

Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505082>





A1  
C19  
83



2nd  
First Session  
Thirty-fourth Parliament, 1989

Première session de la  
trente-quatrième législature, 1989

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

Tuesday, June 6, 1989  
Tuesday, June 13, 1989  
Thursday, June 22, 1989

Le mardi 6 juin 1989  
Le mardi 13 juin 1989  
Le jeudi 22 juin 1989

**Issue No. 1**

**First proceedings on:**  
Organization meeting

**Fascicule n° 1**

**Premier fascicule concernant:**  
Réunion d'organisation

Bill C-2, An Act to establish the  
Canadian Transportation Accident  
Investigation and Safety Board and  
to amend certain Acts in consequence thereof

Projet de loi C-2, Loi constituant  
le Bureau canadien d'enquête sur les  
accidents de transport et de la  
sécurité des transports et  
modifiant certaines lois en conséquence

APPEARING:

The Honourable Shirley Martin, M.P.  
Minister of State (Transport)

COMPARAÎT:

L'honorable Shirley Martin, députée  
Ministre d'État (Transports)

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* The Honourable Finlay MacDonald

*Deputy Chairman:* The Honourable Keith Davey

and

The Honourable Senators:

Atkins	Muir
Bonnell	*Murray, P.C.
Chaput-Roland	(or Doody)
Graham	Spivak
F. Leblanc	J. B. Stewart
*MacEachen, P.C.	Stollery
(or Frith)	Turner

*\*Ex Officio Members*

Quorum 4

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

On June 8, 1989:

The Honourable Senator Charles Turner substituted for the Honourable Senator Willie Adams.

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald

*Vice-président:* L'honorable Keith Davey

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	Muir
Bonnell	*Murray, c.p.
Chaput-Roland	(ou Doody)
Graham	Spivak
F. Leblanc	J. B Stewart
*MacEachen, c.p.	Stollery
(ou Frith)	Turner

*\*Membres d'office*

Quorum 4

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le 8 juin 1989:

L'honorable sénateur Charles Turner substitué pour l'honorable sénateur Willie Adams.

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate,  
Wednesday, 21st June, 1989:

"Pursuant to Order, the Honourable Senator Atkins moved, seconded by the Honourable Senator Spivak, that the Bill C-2, An Act to establish the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof, be read the second time.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Atkins moved, seconded by the Honourable Senator Spivak, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

*Le greffier du Sénat*

Gordon Barnhart

*Clerk of the Senate*

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 21 juin 1989:

«Suivant l'ordre adopté, l'honorable sénateur Atkins propose, appuyé par l'honorable sénateur Spivak, que le Projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et modifiant certaines lois en conséquence, soit lu la deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Atkins propose, appuyé par l'honorable sénateur Spivak, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 6, 1989

(1)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in Room 356-S, at 3:10 p.m., for the purpose of Organization pursuant to Rule 69, and also for the consideration of the future business of the Committee.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Bonnell, Chaput-Roland, Davey, Leblanc (*Saurel*), MacDonald (*Halifax*) and Stewart.

*Other Senator present:* The Honourable Senator Turner.

*In attendance:* Richard Greene, Clerk Assistant of the Senate.

*Also in attendance:* The Official Reporters of the Senate.

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chairman.

The Honourable Senator Bonnell moved—That the Honourable Senator MacDonald do take the Chair as Chairman of this Committee.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The elected Chairman was invited by the Clerk of the Committee to take the Chair.

The Chairman presided over the election of the Deputy Chairman.

The Honourable Senator Bonnell moved—That the Honourable Senator Davey be elected Deputy Chairman of this Committee.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Bonnell moved—That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the Chairman, the Vice-Chairman and of the Honourable Senators Graham, Spivak and Stewart, and that the quorum be 3.

After debate,

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Bonnell moved—That the Committee print 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator MacDonald moved—That the Chairman, pursuant to Rule 70, be authorized to hold meetings and to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator MacDonald moved—That the Committee ask the Library of Parliament to assign Research Officers to the Committee and to co-ordinate all Committee research.

## PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 6 JUIN 1989

(1)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 10 à la pièce 356-S pour sa séance d'organisation, conformément à l'article 69, et pour l'étude des futurs travaux du Comité.

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Bonnell, Chaput-Roland, Davey, Leblanc (*Saurel*), MacDonald (*Halifax*) et Stewart.

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Turner.

*Présent:* Richard Greene, greffier adjoint du Sénat.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Le greffier du Sénat procède à l'élection du président.

L'honorable sénateur Bonnell propose—Que l'honorable sénateur MacDonald occupe le fauteuil du président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier invite le président élu du Comité à occuper le fauteuil.

Le président procède à l'élection du vice-président.

L'honorable sénateur Bonnell propose—Que l'honorable sénateur Davey soit élu vice-président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Bonnell propose—Que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose du président, du vice-président et des honorables sénateurs Graham, Spivak et Stewart, et que le quorum soit de 3 membres.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Bonnell propose—Que le Comité fasse imprimer 1 000 exemplaires de ses Procès-verbaux et témoignages.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald propose—Que le président, conformément à l'article 70 du Règlement, soit autorisé à tenir des réunions pour entendre les témoignages et à en autoriser la publication en l'absence d'un quorum.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald propose—Que le Comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter des attachés de recherche auprès du Comité et de coordonner toute la recherche du Comité.

That the Research Officers or experts be entitled to take part in the Committee's proceedings.

That the Chairman, on behalf of the Committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses and summaries.

After debate,

The Honourable Senator Bonnell moved an amendment:

That, the motion be amended to strike "... and to coordinate all Committee research."

The question being put on the amendment, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Leblanc moved an amendment:

That, the motion be amended to strike "... That Research Officers or experts be entitled to take part in the Committee's Proceedings."

The question being put on the amendment, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Stewart moved—That, pursuant to Rule 84, the Chairman be authorized to report expenses incurred by the Committee during the previous session.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Leblanc moved—That, pursuant to Rule 3:05 of Appendix III, the signing authority for certifying the accounts payable to the Committee be delegated to the Chairman or the Vice-Chairman.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Leblanc moved—That, pursuant to Rule 83, reasonable travelling and living expenses be paid to witnesses invited to appear before the Committee and that for such payment of expenses, a maximum of three (3) representatives per organization be established.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Davey moved—That the Chairman be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of the Committee's examination and consideration of such bills, subject-matters of bills and estimates as are referred to it; and

That, subject to obtaining such authority, the following budget application for legislation be concurred in and that the Chairman submit same to the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration for approval:

Professional and Other Services	
(including salaries)	\$57,084.00
Transportation and Communications	\$ 7,750.00
All Other Expenditures	<u>\$ 3,000.00</u>
	\$67,834.00

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

At 3:55 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Que les attachés de recherche ou les spécialistes soient autorisés à prendre part aux délibérations du Comité.

Que le président, au nom du Comité, dirige le personnel de la recherche dans la préparation d'études, analyses et sommaires.

Après débat,

L'honorable sénateur Bonnell propose un amendement:

Que la motion soit amendée de la façon suivante: «... » et coordonne toute la recherche du Comité.»

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Leblanc propose un amendement:

Que la motion soit amendée de la façon suivante: «... que les attachés de recherche ou les spécialistes soient autorisés à prendre part aux délibérations du Comité.»

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose—Que, conformément à l'article 84 du Règlement, le président soit autorisé à présenter un relevé des dépenses engagées par le Comité pendant la dernière session.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Leblanc propose—Que, conformément à l'article 3:05 de l'annexe III du Règlement, l'autorisation de signer pour certifier les comptes à payer au nom d'un comité soit déléguée au président ou au vice-président.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Leblanc propose—Que, conformément à l'article 83 du Règlement, une indemnité raisonnable pour frais de voyage et de séjour soit versée aux témoins invités à comparaître devant le Comité, jusqu'à concurrence de trois (3) représentants par organisation.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Davey propose—Que le président soit autorisé à demander au Sénat l'autorisation de retenir les services de conseillers et spécialistes, personnel de bureau et autre personnel nécessaire pour l'examen et l'étude des projets de loi et budgets de dépenses déferés au Comité; et

Que, sous réserve d'obtenir l'autorisation demandée, le budget suivant soit adopté et que le président le soumette à l'approbation du Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration:

Services professionnels et autres	
(y compris les salaires)	57 084,00 \$
Transport et communications	7 750,00 \$
Autres dépenses	<u>3 000,00 \$</u>
	67 834,00 \$

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 15 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

TUESDAY, JUNE 13, 1989

(1)

The Sub-Committee on Agenda and Procedure of the Senate Standing Committee on Transport and Communications met *in camera* this day in Room 263-S at 8:07 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Davey, Graham, MacDonald, Spivak and Stewart. (5)

*Other Senator present:* The Honourable Senator Stollery.

*In attendance:* John Christopher and Jean-Daniel Bélanger of the Library of Parliament.

The Chairman opened discussion on Bill C-2, An Act to establish the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof, with his understanding of its likely progression through the legislative process.

The Committee instructed the Clerk of the Committee to look into the possibility of holding hearings on Monday, June 26, 1989, a holiday, and report to the Chairman.

Mr. Christopher summarized the major issues raised in the Other Place.

The Chairman proposed a "selective option 3", meaning hearings of particular witnesses.

*It was agreed*—That the Chairman be charged to pursue with the Vice-Chairman the possibility of having the Liberal respondent to second reading ready to speak the same day as the motion for second reading, if no intent is foreseen of the Senate to sit in July.

At 8:55 o'clock p.m., the Sub-Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, JUNE 22, 1989

(2)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in Room 257, East Block, at 8:30 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Davey, MacDonald, Spivak, Stewart, Stollery and Turner. (7)

*In attendance:* John Christopher, Science and Technology Division, Library of Parliament; Daniel Bélanger, Researcher, Library of Parliament; Ms. Jill Anne Pickard, Senate Committees and Private Legislation Branch.

*Also in attendance:* The Official Reporters of the Senate.

*Appearing:* The Honourable Shirley Martin, M.P., Minister of State (Transport).

*Witnesses:*

*From Transport Canada:*

Barb Butler, Senior Director, Strategic Policy;

Paul Royer, Senior Counsel.

LE MARDI 13 JUIN 1989

(1)

Le Sous-comité du programme et de la procédure du Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui, à 20 h 07, dans la pièce 263-S, sous la présidence de l'honorable sénateur MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Davey, Graham, MacDonald, Spivak et Stewart. (5)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Stollery.

*Également présents:* MM. John Christopher et Jean-Daniel Bélanger de la Bibliothèque du Parlement.

Le président ouvre la discussion sur le projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et modifiant certaines lois en conséquence, en supposant que le projet de loi sera probablement soumis à toutes les étapes du processus législatif.

Le Comité demande au greffier du Comité d'étudier la possibilité de tenir une audience le lundi 26 juin 1989, qui est un jour férié, et d'en faire rapport au président.

M. Christopher fait le point sur les principaux points soulevés à l'autre endroit.

Le président propose «une troisième option», soit de convoquer certains témoins en particulier.

*Il est convenu*—Que le président soit chargé d'examiner, avec le vice-président, la possibilité de demander au représentant du Parti libéral qui doit prendre la parole lors du débat de deuxième lecture de prononcer son discours le même jour que le dépôt de la motion de deuxième lecture, si l'on ne prévoit pas que le Sénat siège en juillet.

A 20 h 55, le Sous-comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 22 JUIN 1989

(2)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 8 h 30, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Davey, MacDonald, Spivak, Stewart, Stollery et Turner. (7)

*Également présents:* MM. John Christopher, Division des sciences et de la technologie, Bibliothèque du Parlement; Daniel Bélanger, agent de recherche, Bibliothèque du Parlement; et M<sup>me</sup> Jill Anne Pickard, Direction des comités du Sénat et de la législation privée.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Comparaît:* L'honorable Shirley Martin, députée, ministre d'État (Transports).

*Témoins:*

*De Transports Canada:*

Barb Butler, directrice supérieure du développement des politiques stratégiques;

Paul Royer, conseiller supérieur.

*From the Canadian Aviation Safety Board:*

Mr. Thorneycroft, Chairman;  
Mr. Johnson, Executive Director.

*Members of the Board:*

Messrs. Bobbitt, Filotas, Stevenson, Pultz, Thurston, MacEachern and Portelance.

The Committee commenced consideration of Bill C-2, An Act to establish the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Minister made opening remarks and answered questions, with the assistance of Ms. Barb Butler and Mr. Paul Royer.

A written answer was requested by Senator Stollery regarding the propriety of the use of the term "Chairperson" in the legislation.

At 9:55 o'clock a.m., the Committee adjourned.

At 10:00 o'clock a.m., the Committee resumed.

Mr. Thorneycroft and Mr. Johnson greeted the Committee and answered questions.

Mr. Bobbitt made opening statements followed by Mr. Stevenson and Mr. Filotas.

The witnesses then answered questions.

Mr. MacEachern made opening statements, followed by Mr. Pultz, Mr. Thurston and Mr. Portelance.

The witnesses then answered questions.

At 12:30 o'clock p.m., the Committee proceeded *in camera*.

*It was agreed*—That the Chairman make the final decision on witnesses.

*It was agreed*—That the Committee meet next Tuesday, June 27, at 9:30 a.m.

At 12:45 o'clock p.m., the Committee adjourned till Tuesday, June 27, at 9:30 a.m.

*Du Bureau canadien de la sécurité aérienne:*

M. Thorneycroft, président;  
M. Johnson, directeur exécutif.

*Membres du Bureau:*

MM. Bobbitt, Filotas, Stevenson, Pultz, Thurston, MacEachern et Portelance.

Le Comité entreprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Ministre fait une déclaration et répond aux questions, avec la collaboration de M<sup>me</sup> Barb Butler et de M. Paul Royer.

Le sénateur Stollery demande une réponse écrite concernant l'à-propos d'utiliser le mot «chairperson» dans la version anglaise de la loi.

À 9 h 55, le Comité interrompt ses travaux.

À 10 heures, le Comité reprend ses travaux.

MM. Thorneycroft et Johnson présentent leurs salutations au Comité et répondent aux questions.

MM. Bobbitt, Stevenson et Filotas font successivement une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

MM. MacEachern, Pultz, Thurston et Portelance font successivement une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

À 12 h 30, le Comité poursuit ses travaux à huis clos.

*Il est convenu*—Que le président prenne une décision finale concernant les témoins.

*Il est convenu*—Que le Comité se réunisse le mardi 27 juin à 9 h 30.

À 12 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 27 juin 1989, à 9 h 30.

*Le greffier du Comité*

Blair G. Armitage

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 6, 1989

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3 p.m. to organize the activities of the committee.

**Mr. Blair Armitage, Clerk of the Committee:** Honourable senators, as Clerk of your committee, it is my duty to call the meeting to order. The first item of business is the election of a chairman. May I receive motions to that effect?

**Senator Bonnell:** I move that Senator MacDonald (Halifax) be elected Chairman of this committee.

**The Clerk of the Committee:** If there are no further motions, I would ask the Honourable Senator MacDonald to take the chair.

**Senator Finlay MacDonald (Halifax) (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Thank you, honourable senators. I am delighted to assume the chair and to preside over the deliberations of this illustrious committee. I should begin by saying that I will be in a position to attend all meetings as I have no conflicts of any kind that will interfere with my duties as Chairman. As many of you know, my career was in broadcasting, but I am not an officer nor a director of any broadcasting operation, and I am hated by both sides, both public and private. Therefore I am in an ideal position to assume the duties of Chairman of this committee.

The next item on the agenda is the election of a Deputy Chairman. Do I have a motion?

**Senator Bonnell:** I move that Senator Keith Davey be elected as Deputy Chairman of this committee.

**The Chairman:** Are there any further nominations? There being no further nominations, I declare Senator Keith Davey elected as Deputy Chairman of this committee.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, I, too, have no conflicts of interest.

**The Chairman:** Perhaps I should mention that the very first time I was in this room I was appearing as a director of CTV before a media committee that was chaired at that time by Senator Davey. My organization at that time made a presentation to the committee. That committee was a very active committee and produced an excellent report, as I recall.

Item No. 4 on the agenda calls for a motion for the setting up of a Subcommittee on Agenda and Procedure, otherwise referred to as the steering committee. That steering committee will be composed of the Chairman, the Deputy Chairman and three other honourable senators. In anticipation of the meeting today, and because of what we were led to believe would happen today, I did confer with Senator Davey. Apparently, it is the prerogative of the chairman to appoint the three other members of the steering committee. It has been suggested that the other three members be Senator Spivak, Senator John Stewart and Senator Graham.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 6 juin 1989

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications tient aujourd'hui à 15 heures une réunion d'organisation.

**M. Blair Armitage, greffier du Comité:** Honorables sénateurs, en tant que greffier du Comité, il est de mon devoir d'ouvrir la séance. Le premier point à l'ordre du jour est l'élection d'un président. Puis-je recevoir des propositions à ce sujet?

**Le sénateur Bonnell:** Je propose que le sénateur MacDonald (Halifax) soit élu président du Comité.

**Le greffier du Comité:** S'il n'y a pas d'autres propositions, j'invite le sénateur MacDonald à occuper le fauteuil.

**Le président:** Je vous remercie, honorables sénateurs. Je suis ravi d'occuper le fauteuil et de présider les débats de cet illustre Comité. Je dois d'abord dire que je serai en mesure d'assister à toutes les séances étant donné qu'aucune contrainte ne gênera l'exercice de mes fonctions de président. Comme un bon nombre d'entre vous le savent, j'ai fait carrière dans la radiodiffusion, mais je ne suis ni cadre ni administrateur d'une entreprise de radiodiffusion quelconque et on me déteste de part et d'autre, tant dans le secteur public que dans le secteur privé. Je suis donc idéalement placé pour assumer les fonctions de président du Comité.

Le deuxième point à l'ordre du jour est l'élection d'un vice-président. Y a-t-il une motion à cet effet?

**Le sénateur Bonnell:** Je propose que le sénateur Keith Davey soit élu vice-président du Comité.

**Le président:** Y a-t-il d'autres mises en candidatures? Comme il n'y en a pas, je déclare le sénateur Keith Davey élu vice-président du Comité.

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, je ne me trouve pas moi non plus en situation de conflit d'intérêts.

**Le président:** La toute première fois que je suis venu dans cette pièce, c'était pour comparaître en tant que directeur de CTV, devant un comité des médias que présidait alors le sénateur Davey. À cette époque, l'organisme pour lequel je travaillais avait fait un exposé au comité. Celui-ci était très actif et a produit un excellent rapport.

Le quatrième point à l'ordre du jour a trait à une motion visant à constituer un Sous-comité du programme et de la procédure, aussi appelé comité de direction. Ce comité de direction sera composé du président, du vice-président et de trois autres honorables sénateurs. En prévision de la séance d'aujourd'hui, et en raison de ce qui croyions-nous, allait se produire aujourd'hui, je me suis entretenu avec le sénateur Davey. Apparemment, il incombe au président de nommer les trois autres membres du comité de direction. Il a été proposé que les trois autres membres soient la sénatrice Spivak, le sénateur John Stewart et le sénateur Graham.

[Text]

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, I so move.

**The Chairman:** Honourable senators, are there any further nominations or suggestions? Senator Stewart, will you serve?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I shall endeavour to fulfil the obligations of the office.

**The Chairman:** Thank you. We will notify Senator Spivak and Senator Graham.

With respect to item No. 5, which is a motion to print the proceedings of the committee, it has been suggested that 500 copies be printed for distribution to senators, M.P.s, officials and support staff. Perhaps we could have a motion to that effect.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, before you put that motion, I do not think that 500 copies are enough. If you think of the number of members of Parliament that there are today, together with the number of senators, and add to that an indeterminate number of people who are interested in transport, 500 copies seem very little. I would suggest that we should print 1,000 copies.

**The Chairman:** Very well, the motion under item No. 5 will be for 1,000 copies. Is it agreed, honourable senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Item No. 6 on the agenda reads as follows:

That, pursuant to Rule 70, the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present.

I have added to that an optional consideration.

... provided that a member from both the government and opposition is present.

Is that agreed, honourable senators?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, I do not like your amendment, and I will tell you why. I object to it on principle, not because I anticipate that the problem will come up in this committee. However, that problem did come up in another place where it was argued that unless a member of the opposition was present the committee could not do its work. This gave the opposition—which might be a very small opposition—the right to veto the work of the committee. As I say, I do not think that will arise here, but, in principle, I do not think that it is a good rule. In other words, simply by staying away, one can stop the work of the committee.

**The Chairman:** Then the motion would be simply, "That, pursuant to Rule 70", etc. and then, "authorize the printing of evidence when a quorum is not present." Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** The next item is:

[Traduction]

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, je propose qu'il en soit ainsi.

**Le président:** Honorables sénateurs, y a-t-il d'autres propositions? Sénateur Stewart, acceptez-vous ces fonctions?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je vais tâcher de remplir ce mandat.

**Le président:** Je vous remercie. Nous informerons la sénatrice Spivak et le sénateur Graham.

En ce qui concerne le cinquième point à l'ordre du jour, qui est une motion concernant l'impression des délibérations du Comité, il a été proposé qu'on en imprime 500 copies, qui seront distribuées aux sénateurs, aux députés, aux hauts fonctionnaires et au personnel de soutien. Peut-être pourrions-nous avoir une motion à cet effet.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, je ne crois pas que 500 copies suffiront. Quand on pense au nombre de députés que compte maintenant le Parlement et au nombre de sénateurs, auxquels il faut ajouter toutes les personnes que la question du transport intéresse, on constate que 500 copies, c'est bien peu. Je suggère que nous en fassions imprimer 1 000.

**Le président:** Très bien, la motion dont il est question au cinquième point de l'ordre du jour visera l'impression de 1 000 copies. Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Voici le sixième point à l'ordre du jour:

Que, conformément à l'article 70 du Règlement, le président soit autorisé à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en autoriser l'impression en l'absence d'un quorum.

J'y ai ajouté une condition.

... pourvu qu'un membre du gouvernement et un membre de l'opposition soient présents.

Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, je n'aime pas votre modifications, et je vais vous dire pourquoi. Je m'y oppose par principe, et non pas parce que je prévois que le problème se posera ici au Comité. Cependant, il s'est posé ailleurs; on a soutenu qu'à moins qu'un membre de l'opposition soit présent, le Comité ne pouvait siéger. On confère ainsi à l'opposition—qui peut n'être qu'une opposition très minime—le droit de bloquer le travail du Comité. Je le répète, je ne pense pas que le problème se posera ici, mais, par principe, je ne trouve pas que c'est une bonne règle. Par exemple, simplement en s'absentant, on pourrait bloquer le travail du Comité.

**Le président:** La motion se lirait donc simplement ainsi: «Que, conformément à l'article 70 du Règlement», et le reste, puis «à en autoriser la publication en l'absence de quorum». Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Voici le point suivant de l'ordre du jour:

## [Text]

That the Committee ask the Library of Parliament to assign Research Officers to the Committee and to coordinate all Committee research.

That the Research Officers or experts be entitled to take part in the Committee's proceedings.

That the Chairman, on behalf of the Committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses and summaries.

**Senator Leblanc (Saurel):** With regard to research officers or experts taking part in the committee's proceedings, I think that is too broad. We may call them at times if we need them, but usually only the members of the committee speak.

**The Chairman:** This is a standard motion culled from previous committee motions. I do not think the portion, "Research Officers or experts be entitled to take part in the Committee's proceedings", means to participate.

**Senator Bonnell:** Only Members of Parliament should be able to question witnesses.

**Senator Leblanc (Saurel):** I do not know the definition of "take part", but it seems to me that it is quite broad. However, if you are happy with your interpretation, then that is fine.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I think we should delete that provision. Obviously these people will come, and it is a matter of whether the committee needs them.

**Senator Chaput-Rolland:** When you refer to Research Officers and experts particularly with regard to radio and television matters—I understand that this committee will deal with such matters; otherwise I do not know why I am a member—will these people be experts in the communications field?

**The Chairman:** There are two answers to your question. First, the researchers who will be assigned to this committee are first class, though they may not be experts in any particular field. They are primarily researchers. It should also be remembered that this committee can, with budget approval, hire employees temporarily—lawyers, consultants, communications experts, and so on.

**Senator Chaput-Rolland:** So that clause does not limit the committee?

**The Chairman:** No.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, paragraph one reads:

That the Committee ask the Library of Parliament to assign Research Officers to the Committee . . .

I would like to put a period at that point. We may want a specific expert from outside the Library of Parliament, such as in the case of communications, television and radio. The next portion would have the research officers co-ordinate all of the

## [Traduction]

Que le Comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter des attachés de recherche au Comité et de coordonner tous les travaux de recherche du Comité.

Que les attachés de recherche ou les experts soient autorisés à prendre part aux délibérations du Comité.

Que le président, au nom du Comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses et de résumés.

**Le sénateur Leblanc (Saurel):** À mon avis, le fait de proposer que les attachés de recherche ou les experts prennent part aux délibérations du Comité constitue une proposition trop vaste. Nous pouvons les appeler à l'occasion si nous avons besoin d'eux, mais, généralement, seuls les membres du Comité prennent la parole.

**Le président:** C'est une motion d'usage inspirée de motions que le Comité a déjà adoptées. Je ne pense pas que le passage où il est dit que «les attachés de recherche ou les experts soient autorisés à prendre part aux délibérations du Comité» signifie que ces personnes puissent y participer.

**Le sénateur Bonnell:** Seuls des membres du Parlement doivent pouvoir interroger les témoins.

**Le sénateur Leblanc (Saurel):** Je ne connais pas la définition de l'expression «prendre part», mais il me semble qu'elle est assez vaste. Cependant, si vous êtes satisfait de votre interprétation, tout est bien.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Nous devrions rejeter cette disposition. Ces personnes seront là et il s'agit de savoir si le Comité en a besoin.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Vous parlez des attachés de recherche et des experts surtout en ce qui concerne la radiodiffusion—puisque je crois savoir que le Comité traitera de cette question; autrement, je ne vois pas pourquoi je serais ici—ces personnes seront-elles des experts du domaine des communications?

**Le président:** Votre question appelle deux réponses. D'abord, les attachés de recherche qui seront affectés au Comité sont excellents, bien qu'ils puissent ne pas être experts dans un domaine précis. Ils sont avant tout des chercheurs. Il faut aussi se rappeler que le Comité peut, dans les limites de son budget, embaucher du personnel temporaire—des avocats, des experts conseils, des experts en communications et d'autres encore.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Cette disposition ne limite donc pas le Comité?

**Le président:** Non.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, je lis le premier paragraphe:

Que le Comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter des attachés de recherche au Comité . . .

J'aimerais que la phrase finisse là. Nous pouvons avoir besoin, en matière de communications, de télévision, de radio, par exemple, d'un expert qui ne soit pas de la Bibliothèque du Parlement. On dit, après cela, que les attachés de recherche coordonneront tous les travaux de recherche du Comité. Nous

[Text]

committee's research. We do not need it. We can just say that we will ask the Library of Parliament for Research Officers.

I think we should leave out the next paragraph altogether. If from time to time a situation arises where we wish to give that authority, we can always give it at the time. Otherwise every time that something comes up, the research people could ask questions of the witnesses, and I do not think that is a good thing.

**The Chairman:** It has been suggested by Senator Bonnell that we eliminate from the first paragraph the words, "and to co-ordinate all committee research." Is that agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** I wonder if it would make the second paragraph better if we say, "that the Research Officers and experts be entitled to attend?"

**Senator Leblanc (Saurel):** They attend all the meetings. They are always there. We need them. If we want them to do something in particular, then the committee must ask them. They do not have standing permission to ask questions. They are not senators.

**The Chairman:** So do we want the entire second paragraph struck?

**Senator Davey:** Which paragraph is that?

**The Chairman:** The one that reads:

That the Research Officers or experts be entitled to take part in the Committee's proceedings.

We want to eliminate it completely.

**Senator Davey:** I do not want to quarrel, but why do we feel so strongly about this matter. For example, the committee on mass media which I chaired used a great deal of outside research help and also people from the Library of Parliament Research Branch.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Did these people direct questions to witnesses?

**Senator Davey:** No. They prepared papers for us.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That is not what this language seems to imply. It says, "be entitled to take part in the Committee's proceedings."

**Senator Davey:** Someone used the word "attend." Perhaps that word is more accurate.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Would they attend *in camera* meetings?

**Senator Davey:** Not *in camera* meetings, but they would certainly attend public meetings.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** They would attend as part of their duty, not by special permission.

**Senator Davey:** Of course.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** If it is part of their duty, why do we have to give them permission to come in the door?

[Traduction]

n'avons pas besoin d'ajouter cela. Nous pouvons simplement dire que nous demanderons à la Bibliothèque du Parlement de nous affecter des attachés de recherche.

J'estime que nous devrions aussi biffer le paragraphe suivant. S'il arrivait, de temps à autre, que nous voulions conférer ce pouvoir il en serait toujours temps. Autrement, à tout propos, les attachés de recherche pourraient poser des questions aux témoins, ce qui ne me semble pas souhaitable.

**Le président:** Le sénateur Bonnell a proposé que nous supprimions du premier paragraphe les mots «et de coordonner tous les travaux de recherche du Comité». Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Je me demande si l'on n'améliorerait pas le paragraphe suivant en disant «que les attachés de recherche et les experts puissent être présents»?

**Le sénateur Leblanc (Saurel):** Ils sont présents à toutes les séances. Ils y sont toujours. Nous avons besoin d'eux. Si nous voulions qu'ils passent quelque chose de spécial, le Comité doit le leur demander. Ils ne sont pas autorisés en permanence à poser des questions. Ce ne sont pas des sénateurs.

**Le président:** Alors, voulez-vous supprimer tout le deuxième paragraphe?

**Le sénateur Davey:** De quel paragraphe s'agit-il?

**Le président:** De celui qui dit:

Que les attachés de recherche ou des experts soient autorisés à prendre part aux délibérations du Comité.

Nous voulons le supprimer entièrement.

**Le sénateur Davey:** Je n'ai rien contre, mais pourquoi cela importe-t-il tant? Le comité des mass médias, par exemple, que je présidais, faisait appel aux services de chercheurs de l'extérieur et d'attachés de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Posaient-ils des questions aux témoins?

**Le sénateur Davey:** Non. Ils nous préparaient des documents.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Ce n'est pas ce que cette formulation signifie. On dit «soient autorisés à prendre part aux délibérations du Comité».

**Le sénateur Davey:** Certains ont parlé «d'être présents». C'est peut-être l'expression à employer.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Seraient-ils présents aux séances à huis clos?

**Le sénateur Davey:** Non. Pas aux séances à huis clos, mais ils seraient certainement présents aux séances publiques.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Ils seraient présents de par leurs fonctions, et non pas parce qu'ils auraient une permission spéciale.

**Le sénateur Davey:** Évidemment.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Si cela fait partie de leurs fonctions, pourquoi devons-nous leur donner la permission de se présenter ici?

[Text]

**Senator Davey:** I am simply making the point that if someone has done an expert piece of research, it may be that the committee would like to discuss it with that person. I have no trouble with that at all. I quite agree that there should be outside research.

**The Chairman:** I have never heard of a researcher questioning a witness before a committee. It has never been part of the custom. However, these people do attend *in camera* meetings. They must attend.

**Senator Leblanc (Saurel):** Yes, but they attend only by invitation.

**Senator Davey:** I am not trying to make a federal case out of it. I accept the changes.

**Senator Bonnell:** I think that by leaving the paragraph out it will give more authority to the committee and to the chairman. Every time you put in another word, you restrict yourself more.

**The Chairman:** Is it agreed that we eliminate the second paragraph?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Perhaps this matter might best be left to the steering committee, but I would like to say that we welcome suggestions from any member of the committee as to the form the research should take, the type of material the committee would want. This material should be available well in advance. In the past we have heard about senators not getting their material in time, about the material not being complete enough or about there being no background material, etc. If anyone has any thoughts on this point, we would like to have them, as the matter will certainly be raised at the first meeting of the steering committee.

**Senator Bonnell:** I have a thought. Let us say that the Transportation Act is before Parliament in the other place. There is no reason why the steering committee cannot direct the researchers to begin researching the matter immediately in preparation for when the bill comes to the Senate. In that way the Senate will not be faced with passing a bill through all three stages in one day without having any information.

**The Chairman:** That is a very good point. For instance, I have here a package with regard to Bill C-2. I have no intention of distributing it today because it would be premature, but this package was prepared as a result of monitoring all the meetings of the committee of the other place that is studying this bill. It is a fairly complete summary of everything that has happened so far.

Moving to item number eight on the agenda, we have the motion:

That, pursuant to Rule 84, the Chairman be authorized to report expenses incurred by the Committee during the previous session.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I so move.

**The Chairman:** Is it agreed?

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** Je souligne simplement que si quelqu'un a rédigé un document de recherche spécialisée, le Comité pourrait vouloir en discuter avec lui. Je n'y vois aucun inconvénient. Je reconnais parfaitement qu'il faut faire appel à des chercheurs de l'extérieur.

**Le président:** Je n'ai jamais entendu un chercheur interroger un témoin convoqué par un comité. Ce n'est pas l'habitude. Cependant, ces personnes sont présentes aux séances à huis clos. Elles doivent y être.

**Le sénateur Leblanc (Saurel):** Sur invitation seulement.

**Le sénateur Davey:** Loin de moi l'idée d'en faire une affaire d'État. J'accepte le changement.

**Le sénateur Bonnell:** Je pense que la suppression de ce paragraphe donnera plus de pouvoir au Comité et au président. Chaque mot ajouté limite nos pouvoirs.

**Le président:** Êtes-vous d'accord pour supprimer le second paragraphe?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Peut-être vaudrait-il mieux laisser cette question au comité de direction. Néanmoins, j'aimerais dire que nous accueillerons avec plaisir les propositions de tous les membres du Comité quant à la forme que la recherche devrait prendre et au type de documents dont le Comité a besoin. Ces documents devraient être disponibles longtemps à l'avance. Des sénateurs se sont déjà plaints de ne pas avoir reçu la documentation à temps, de ce qu'elle n'était pas suffisante ou qu'elle ne contenait pas de données de base. Si quelqu'un a quelque chose à dire à ce sujet, nous aimerions le savoir, parce que la question sera sûrement posée à la première réunion du comité de direction.

**Le sénateur Bonnell:** Supposons que la Loi sur les transports soit à l'étude à l'autre endroit. Rien n'empêche le comité de direction de demander aux chercheurs de commencer immédiatement à faire de la recherche sur le sujet, en prévision du renvoi du projet de loi au Sénat. De cette façon, le Sénat n'aura pas à franchir les trois étapes de l'adoption d'un projet de loi en un seul jour sans disposer de la moindre information.

**Le président:** C'est une excellente remarque. Par exemple, j'ai ici un dossier sur le projet de loi C-2. Je n'ai pas l'intention de le distribuer aujourd'hui, ce serait prématuré. Cependant, il a pu être rassemblé parce qu'on s'est penché sur toutes les séances du Comité de l'autre endroit qui étudie ce projet de loi. C'est un résumé assez complet de tout ce qui s'est passé jusqu'à maintenant.

Passons au huitième point à l'ordre du jour:

Que, conformément à l'article 84 du Règlement, le président soit autorisé à présenter un rapport des dépenses engagées par le Comité au cours de la session précédente.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je le propose.

**Le président:** Êtes-vous d'accord?

[Text]

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** The next motion reads:

That, pursuant to Rule 3:05, of Appendix III, the signing authority for certifying the accounts payable to the Committee be delegated to . . .

I have suggested the chairman or deputy chairman.

**Senator Leblanc (Saurel):** I so move.

**The Chairman:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** The next motion deals with travelling expenses of witnesses. It reads:

That, pursuant to Rule 83, reasonable travelling and living expenses be paid to witnesses invited to appear before the Committee and that for such payment of expenses, a maximum of three (3) representatives per organization be established.

**Senator Bonnell:** That is now covered by the *Rules of the Senate*. Why did we include that here, Mr. Chairman?

**The Chairman:** It was part of the pro-forma organization meeting.

**Senator Leblanc (Saurel):** It is usually dealt with at organizational meetings of committees.

**The Clerk of the Committee:** It is the provision for cutting the maximum to three.

**Senator Leblanc (Saurel):** Is it suggested that the chairman or vice chairman be responsible for authorizing the accounts payable?

**The Chairman:** Yes.

**Senator Leblanc (Saurel):** That is also the case in the committee which I chair.

**Senator Bonnell:** This would curtail you to a maximum of three, whereas under the *Rules of the Senate* the maximum is ten.

**The Chairman:** This stipulates a maximum of three. Sometimes there is confusion as to whether a witness who appears, but who was not invited, ought to be paid his expenses.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Am I not correct that the word "invited" here means not only "invited" but "urged"? For example, this afternoon the Standing Senate Committee on Foreign Affairs will meet at 4 o'clock to hear from the Vice President of the Royal Bank of Canada, and I am sure we invited him but we have no intention of paying him.

**Senator Leblanc (Saurel):** I am sure he will not ask for expenses.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** No, I am sure he will not. What we mean by "invited" here is not only "invited" but "urged" to come. It is not quite a summons but it is halfway between the conventional meaning of the word "invited" and the conventional meaning of the word "sum-

[Traduction]

**Des voix:** D'accord?

**Le président:** La motion suivante est celle-ci:

Que, conformément à l'article 3:05 de l'Annexe III, l'autorisation de signer pour certifier les comptes à payer au nom du Comité soit déléguée à . . .

J'ai proposé qu'elle soit déléguée au président ou au vice-président.

**Le sénateur Leblanc (Saurel):** Je le propose.

**Le président:** Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** La motion suivante a trait aux indemnités de frais de déplacement des témoins. La voici:

Que, conformément à l'article 83 du Règlement, une indemnité raisonnable pour frais de voyage et de séjour soit versée à tout témoin invité à comparaître devant le Comité et, qu'à cet égard, celui-ci fixe un maximum de trois représentants par organisation.

**Le sénateur Bonnell:** Cette question est maintenant englobée dans le Règlement du Sénat. Pourquoi l'avons-nous incluse ici, monsieur le président?

**Le président:** Elle faisait partie de la séance d'organisation d'usage.

**Le sénateur Leblanc (Saurel):** Cette question est habituellement réglée lors des séances d'organisation des comités.

**Le greffier du Comité:** C'est la disposition visant à limiter le maximum à trois.

**Le sénateur Leblanc (Saurel):** Propose-t-on que le président ou le vice-président soit responsable d'autoriser les comptes créditeurs?

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Leblanc (Saurel):** C'est aussi le cas au sein du comité que je préside.

**Le sénateur Bonnell:** Vous seriez ainsi limité à un maximum de trois, tandis qu'en vertu du Règlement du Sénat, le maximum est de dix.

**Le président:** Cette disposition stipule un maximum de trois. Parfois, il existe une certaine confusion quant à savoir si un témoin qui comparaît, mais qui n'a pas été invité, doit être remboursé de ses dépenses.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** N'ai-je pas raison de dire que le terme «invité» signifie non seulement «invité» mais «prié»? Par exemple, cet après-midi le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères se réunit à 16 heures pour entendre le vice-président de la Banque royale du Canada. Or, je suis certain que nous l'avons invité mais que nous n'avons pas l'intention de payer ses dépenses.

**Le sénateur Leblanc (Saurel):** Je suis convaincu qu'il ne demandera pas un remboursement de ses dépenses.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Il ne le fera pas, j'en suis certain aussi. Quand nous disons «invité», nous ne voulons pas seulement dire «invité» mais «prié». Il ne s'agit pas tout à fait d'une citation à comparaître mais de quelque chose qui se situe à mi-chemin entre le sens traditionnel du

[Text]

moned." It is rather like saying, "We really want to hear from you and we are prepared to pay."

**Senator Bonnell:** We will invite a lot of people and yet not pay them. We will pay only those who are, let us say, expert witnesses and have made a special effort to appear before us.

**The Chairman:** I totally understand Senator Stewart's point. Since there is no budget for travelling and the committee has no immediate intention of travelling, if we find people who want to appear, we will use our own judgment as to whether we will ask them to make a special trip to give evidence before us.

The final item on the agenda deals with the authorization of the budget to be presented to Internal Economy. Is it necessary that we continue *in camera*?

**Senator Bonnell:** We should continue as we are, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Perhaps honourable senators should take just a moment to study this budget.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, may I ask a couple of questions now or would you prefer that I wait?

**The Chairman:** Perhaps you should start, Senator Stewart.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I assume that someone has anticipated the results of this meeting and gone ahead and prepared a draft budget; is that correct?

**The Chairman:** Yes.

**Senator Chaput-Rolland:** Is the budget based on the expenses of this committee for last year?

**The Chairman:** It does not necessarily have any relationship to that.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** The budget seems to anticipate outside professional and other services. The motion we passed, I believe, and was restricted to research officers from the Library of Parliament. I am not objecting to this. I am just asking you if it is the case that you will be using not only research officers from the Library of Parliament, who are already being paid, but also additional professional and other services?

**The Chairman:** In the work that appears to be ahead of us now, the three bills, there is no need for outside consultants or for assistance other than that provided by the Library of Parliament. This is put in here as a contingency for future matters. For example, I tried to find out when the bill to amend the Broadcasting Act will be coming to us. I am told that it will not be before the autumn. I do not know what else is on the agenda. This is purely a contingency item for professional help. There are no plans at the present time to employ such people.

[Traduction]

terme «invité» et celui de l'expression «cite à comparaître». Ce terme veut plutôt dire «Nous voulons vraiment vous entendre et nous sommes prêts à payer vos dépenses».

**Le sénateur Bonnell:** Nous invitons un grand nombre de personnes et, pourtant, nous ne les remboursons pas nécessairement de leurs dépenses. En fait, nous ne le faisons que dans le cas de personnes telles que des spécialistes qui ont fait un effort spécial pour venir témoigner.

**Le président:** Je comprends parfaitement le point soulevé par le sénateur Stewart. Étant donné qu'aucun budget n'est prévu pour les frais de voyage et que le Comité n'a aucune intention immédiate de se déplacer, si nous trouvons des gens qui veulent comparaître, nous nous servirons de notre jugement quant à savoir si nous leur demanderons de faire un voyage spécial pour venir témoigner.

Le dernier point à l'ordre du jour porte sur l'autorisation concernant la présentation du budget au Comité de la régie interne. Est-il nécessaire que nous poursuivions à huis clos?

**Le sénateur Bonnell:** Nous devrions poursuivre de la même façon, monsieur le président.

**Le président:** Les honorables sénateurs voudront peut-être prendre quelques instants pour étudier le budget.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, puis-je poser quelques questions maintenant ou préférez-vous que j'attende?

**Le président:** Vous pouvez commencer, sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je présume que quelqu'un a anticipé l'issue de cette réunion et a déjà fait préparer un projet de budget. Ai-je raison?

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Le budget se fonde-t-il sur les dépenses engagées par le Comité l'année dernière?

**Le président:** Il ne tient pas nécessairement compte des dépenses de l'année dernière.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Le budget semble prévoir le recours à des services, professionnels et autres, de l'extérieur. La motion que nous avons adoptée, sauf erreur, visait uniquement les attachés de recherche de la Bibliothèque du Parlement. Je ne m'oppose pas à cette façon de procéder. Je vous demande simplement s'il est exact que vous ferez non seulement appel aux attachés de recherche de la Bibliothèque du Parlement, qui sont déjà payés, mais que vous aurez aussi recours aux services de professionnels et à d'autres services de l'extérieur?

**Le président:** Compte tenu des travaux qui semblent nous attendre, à savoir les trois projets de loi, il n'y a pas lieu de faire appel à des conseillers de l'extérieur ni à une aide autre que celle qui est fournie par la Bibliothèque du Parlement. Cette disposition est incluse en prévision de diverses éventualités. Par exemple, j'ai essayé de savoir quand le projet de loi visant à modifier la Loi sur la radiodiffusion nous sera présenté. On me dit que ce ne sera pas avant l'automne. Je ne sais pas ce qu'il y a d'autre au programme. Il s'agit purement d'un crédit pour éventualités, au cas où nous aurions besoin de

[Text]

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Do you think this will succeed before the appropriate sub-committee of the Internal Economy Committee?

**The Chairman:** I am never that sanguine, Senator, but I am going to give it a try.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, I think you should bring this budget to your steering committee. You are asking for \$29,000 for a research assistant when we do not have a bill before us. We do not know what we are going to research. I think the Internal Economy Committee would look at this account and ask, "Why do you have \$29,000 for a research assistant and \$14,000 for legal counsel?"

**The Chairman:** We are speaking about two different things. The first deals with outside help, professional help, lawyers, consultants or whatever. I am asking the committee to provide me with an administrative assistant, to which all committees are entitled. I have such a person in mind.

**Senator Leblanc (Saurel):** I see.

**The Chairman:** I do not want the committee to deny me that assistance. I want an administrative assistant. Several committee chairmen have them at the present time. It is quite common.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I do not know, Senator MacDonald, what you have in mind. Take for example, the Foreign Affairs Committee, about which I know a little. There is no such person there. We do employ the services of the Parliamentary Research Centre to do research for the committee. However, I do not have an assistant. I do not believe that Senator Leblanc, as chairman of the National Finance Committee, has a research assistant.

**Senator Bonnell:** The Social Affairs, Science and Technology Committee has none.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** There is a researcher who works for the committee.

**Senator Leblanc (Saurel):** I believe when you present that to the sub-committee on budgets, you will have some difficulty in getting it through.

**The Chairman:** Permit me to try to handle it at that particular time. I am talking about this committee and the research assistant who, incidentally, has been doing quite a bit of work for me, without pay. I find this invaluable, and so does the clerk. This is a person who is constantly monitoring the committees in the other place and giving me a daily report on what has happened. I cannot expect that from the clerk, nor from the Library of Parliament and I find it to be very helpful. I am asking this committee to give me permission to fight it through the sub-committee on budgets.

[Traduction]

l'aide de professionnels. À l'heure actuelle, il n'est pas prévu de recourir aux services de tels spécialistes de l'extérieur.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Pensez-vous que cette disposition sera acceptée par le sous-comité désigné du Comité de la régie interne?

**Le président:** Je ne sais pas, sénateur, mais je vais faire mon possible.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, je pense que vous devriez présenter ce budget à votre comité de direction. Vous demandez 29 000 \$ pour un attaché de recherche alors que nous n'avons pas de projet de loi devant nous. Nous ne savons pas sur quoi les recherches vont porter. Je pense que quand il verra ce poste, le Comité de la régie interne demandera une justification des montants de 29 000 \$ pour les services d'un attaché de recherche et de 14 000 \$ pour ceux d'un conseiller juridique.

**Le président:** Ce sont là deux questions différentes. Le premier montant couvre une aide extérieure, par exemple fournie par des spécialistes, des avocats, des conseillers, etc. Je demande au Comité de me fournir un adjoint administratif, ce à quoi tous les comités ont droit. J'ai une personne à l'esprit pour remplir ce poste.

**Le sénateur Leblanc (Saurel):** Je vois.

**Le président:** Je ne veux pas que le Comité me refuse cette aide. Je tiens à avoir un adjoint administratif. Plusieurs présidents de comité en ont déjà. C'est chose courante.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Sénateur MacDonald, je ne sais pas ce que vous avez à l'esprit. Prenons par exemple le cas du Comité des affaires étrangères sur lequel j'en connais un peu. Ce comité n'a pas d'adjoint administratif. Nous avons recours au Service de recherche parlementaire pour effectuer nos recherches. Je n'ai pas d'adjoint. Je ne crois pas non plus que le sénateur Leblanc ait un attaché de recherche pour l'aider dans ses fonctions de président du Comité des finances nationales.

**Le sénateur Bonnell:** Le Comité des affaires sociales, des sciences et de la technologie n'en a pas non plus.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Il y a un attaché de recherche qui travaille pour le Comité.

**Le sénateur Leblanc (Saurel):** Je pense que lorsque vous allez présenter ce budget au sous-comité responsable, vous allez avoir de la difficulté à le faire accepter.

**Le président:** Permettez-moi de défendre ce budget le moment venu. Je parle ici du présent comité et d'un attaché de recherche qui, soit dit en passant, a effectué un travail considérable pour moi, sans rémunération. Le travail accompli est, de mon avis et de celui du greffier, très utile. La personne en question se tient constamment au courant de ce qui se passe dans les comités de la Chambre et me fournit un rapport quotidien à cet égard. Je ne peux demander au greffier ni à la Bibliothèque du Parlement de remplir de telles fonctions, fonctions que je trouve très utiles. Je demande au Comité de me donner la permission de défendre ce budget devant le sous-comité responsable.

[Text]

**Senator Davey:** You say there are other committees that have research assistants?

**The Chairman:** Yes.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, it seems to me that this administrative or research assistant is for the committee, not only for the chairman.

**The Chairman:** Yes.

**Senator Bonnell:** So he gets this information from the other place for the committee?

**The Chairman:** Right.

**Senator Bonnell:** Once we as a committee hire him, he works just as much for Senator Stewart or Senator Leblanc as he does for the chairman or vice-chairman or anyone else? He is a committee employee?

**The Chairman:** That is right.

**Senator Bonnell:** It is the same with legal counsel, who does not give legal advice to only one or two members of the committee. He gives it to both parties equally. He tells the committee what is best for the committee. As far as I know, in the Social Affairs, Science and Technology Committee, when we have anything that has come before us, we have had no research assistant.

**The Chairman:** This is also an administrative assistant. It is to do both. I thought this was a regular entitlement.

**The Clerk of the Committee:** It is used. It is not done by regular entitlement. It is not in the rules but it is something used by chairmen who feel that the administration and research needs of their office will merit this sort of thing. I am thinking of Senator Marshall, who uses his quite a great deal. He receives a lot of correspondence in the course of his work and he uses his administrative assistant for that as well as for the type of thing to which Senator MacDonald referred, namely, the tracking of specific issues.

**The Chairman:** It is not a novel request. As has been explained to me, it is something to which a committee is entitled if it can prove the need. I can prove the need.

**Senator Davey:** Senator Bonnell makes the point that this research assistant would be working for the full committee. While that is true, I would assume that he would obviously be working more directly under the chairman, if there is something the chairman thinks he needs. I can see no reason why we should not go ahead with this. I do not have any trouble with it at all.

**Senator Bonnell:** It think it is up to the chairman, if he can get it through the Internal Economy Committee.

**Senator Davey:** That is right.

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** Vous dites qu'il y a d'autres comités qui ont des attachés de recherche?

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, il me semble que cet adjoint administratif ou cet attaché de recherche est au service du Comité et non seulement du président.

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Bonnell:** Donc cette personne obtient des renseignements sur l'activité de la Chambre pour le Comité?

**Le président:** C'est exact.

**Le sénateur Bonnell:** Une fois que le Comité l'aura embauchée, elle travaillera autant pour le sénateur Stewart ou le sénateur Leblanc que pour le président, le vice-président ou qui que ce soit d'autre. Cette personne est-elle un employé du Comité?

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Bonnell:** Il en est de même du conseiller juridique, qui ne fournit pas des opinions à seulement un ou deux membres du Comité. Il fournit des opinions tant à un parti qu'à l'autre. Il précise au Comité ce qui est dans ses meilleurs intérêts. Pour autant que je sache, au Comité des affaires sociales, des sciences et de la technologie, nous n'avons jamais eu d'attaché de recherche.

**Le président:** Cette personne est aussi un adjoint administratif. Elle sera appelée à remplir ce double rôle. Je croyais qu'il s'agissait là d'un droit couramment exercé.

**Le greffier du Comité:** Il est exercé, mais pas nécessairement couramment. Il n'est pas prévu dans le Règlement, mais c'est une possibilité à laquelle ont recours les présidents qui estiment que leur bureau peut tirer profit d'une telle aide, compte tenu de leurs besoins aux niveaux de l'administration et de la recherche. Je songe ici au sénateur Marshall qui a beaucoup recours aux services d'une telle personne. Le sénateur reçoit beaucoup de courrier dans le cadre de son travail et il fait par conséquent appel à son adjoint administratif pour répondre à ce courrier ainsi que pour s'occuper de questions semblables à celle à laquelle le sénateur MacDonald a fait allusion, à savoir l'étude de points précis.

**Le président:** Il ne s'agit pas d'une demande nouvelle ou originale. Selon ce qu'on m'a expliqué, c'est un service auquel un comité a droit, s'il peut établir l'existence d'un besoin pertinent. Or, je peux prouver l'existence d'un tel besoin.

**Le sénateur Davey:** Le sénateur Bonnell fait valoir que cet attaché de recherche serait au service de tous les membres du Comité. C'est vrai, mais je pense que, de toute évidence, cette personne travaillera plus directement sous l'autorité du président, si celui-ci estime qu'il a besoin de ses services. Je ne vois pas pourquoi nous n'essayerions pas d'obtenir les services d'une telle personne. Je ne vois rien de mal à cette démarche.

**Le sénateur Bonnell:** Je pense que la question relève du président, s'il peut convaincre le Comité de la régie interne.

**Le sénateur Davey:** C'est exact.

[Text]

**Senator Bonnell:** He can fight his battle there. I am not on the Internal Economy Committee, so you will not have me to deal with.

**The Chairman:** All right.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, obviously my knowledge is not as extensive as yours, but I must say that I am not aware of chairmen having an administrative assistant of this kind. It may be that it has happened in special committees, but I do not know of it. I may be totally wrong, but I think Senator Leblanc will agree with me, due to his personal experience.

**Senator Leblanc (Saurel):** I do not have anyone. I do not even have legal counsel.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, I think it is going to have to be a policy of the Internal Economy Committee. They will have to decide whether the chairmen or the committees will be allowed to have such an assistant. If they decide it for one, they have to realize it must be for all. If that is what they decide, then so be it. If they have that kind of money in the budget and the base at Summerside is closed, it is not a good thing for Summerside, although it may be a great thing for the committee.

**Senator Atkins:** As I understand it, what the Chairman is seeking is support from this committee to assist him when he makes his case.

**The Chairman:** Exactly. It strikes me as curious that there would be an objection, for I was encouraged to believe that this was available to any committee chairman. Indeed, there are precedents. However, there is another interesting route which I have never taken advantage of, and that, of course, is the research budget, which involves a great deal of money—more, I might add, than this. The only difference is that, instead of the money coming out of my budget, it comes out of the committee budget. I can use either route. This one struck me as being the one for which I wanted the committee's support.

**Senator Davey:** Do you want a motion on this?

**The Chairman:** Are there any further comments? Senator Davey has a motion.

**Senator Atkins:** Mr. Chairman, I would like to clarify the point raised by Senator Bonnell. The idea was not for this person to serve you directly, although someone has to be responsible.

**The Chairman:** I would have to coordinate her work.

**Senator Atkins:** The fact of the matter is that this person is to be available to anyone on the committee.

**The Chairman:** That is correct, and to be present at the briefing that you will receive on the first bill on Thursday next. Senator Atkins is bringing the first bill before us for our consideration.

[Traduction]

**Le sénateur Bonnell:** Il peut faire valoir son point de vue au Comité. Comme je ne fais pas partie du Comité de la régie interne, vous n'aurez pas de problème avec moi.

**Le président:** Très bien.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, je n'ai certainement pas des connaissances aussi étendues que les vôtres, mais je dois dire que je connais pas de présidents ayant ce genre d'adjoint administratif pour les seconder. Peut-être cette situation existe-t-elle au sein de comités spéciaux, mais je ne connais aucun cas semblable. Il est possible que je sois totalement dans l'erreur, mais je pense que le sénateur Leblanc sera d'accord avec moi, compte tenu de son expérience personnelle.

**Le sénateur Leblanc (Saurel):** Je n'ai pas d'adjoint administratif. Je n'ai même pas de conseiller juridique.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, je pense que le Comité de la régie interne devra établir une politique à cet égard. Il devra décider si les présidents ou les comités seront autorisés à avoir un tel adjoint. Si le Comité décide qu'un président peut avoir un adjoint, il faudra qu'il soit entendu que cet adjoint sera aussi au service de tous les membres. Si c'est ce que le Comité de la régie interne décide, tant mieux. S'il dispose de telles sommes dans le budget et que la base de Summerside est fermée, ce ne sera pas une bonne chose pour Summerside, mais cela pourrait fort bien faire l'affaire du Comité.

**Le sénateur Atkins:** Si je comprends bien, le président cherche à obtenir l'appui du Comité pour l'aider lorsqu'il présentera sa demande.

**Le président:** Exactement. Il me semble curieux que l'on puisse s'opposer à cette démarche, étant donné qu'on m'a donné à penser que cette possibilité était offerte à tout président de comité. Il y a effectivement des précédents. Cela étant dit, il y a aussi un autre moyen intéressant auquel je n'ai jamais eu recours; il s'agit évidemment du budget de recherche, qui est beaucoup plus important que le montant en cause ici. La seule différence est qu'au lieu que l'argent provienne de mon budget, elle provient du budget du Comité. Je peux procéder d'une façon ou de l'autre. Celle-ci était l'option pour laquelle je voulais obtenir l'appui du Comité.

**Le sénateur Davey:** Voulez-vous une motion sur cette question?

**Le président:** Y a-t-il d'autres observations? Le sénateur Davey a une motion.

**Le sénateur Atkins:** Monsieur le président, j'aimerais préciser le point soulevé par le sénateur Bonnell. Cette personne ne doit pas vous servir directement, bien qu'elle doive rendre des comptes à quelqu'un.

**Le président:** Ma tâche consisterait à coordonner son travail.

**Le sénateur Atkins:** Il demeure que cette personne doit être à la disposition de tous les membres du Comité.

**Le président:** C'est exact, et elle doit aussi être présente à la séance d'information qui vous sera donnée jeudi prochain relativement au premier projet de loi. Le sénateur Atkins présente le premier projet de loi devant être étudié par le Comité.

[Text]

I should like to ask Richard Greene if he can add anything with respect to the nature of this kind of an appointment.

**Mr. Richard Greene, Clerk Assistant of the Senate:** I think what you are asking for, Mr. Chairman, is a research assistant for the committee, and I think that most standing committees do have research assistants provided to them, for example, through Peter Dobell's agency.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes.

**Mr. Greene:** They are paid on a per diem basis when required. I know that Senator Leblanc, for instance, has Mr. Greenberg working on his committee. He does research not only for the chairman, but for other members of the committee.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That means that the motion we passed respecting agenda item number seven was a little off the target. We seemed to have said that we would rely on the Library of Parliament; now we are saying that we are going to engage other assistants, specific assistants, for this committee.

As I said earlier, both the Foreign Affairs Committee and the National Finance Committee do just that through the Parliamentary Centre.

Is the committee going to seek an assistant from the Parliamentary Centre? Where is this person to be found?

**The Chairman:** The person has been found, and as soon as this clears the budget committee, that person will be employed.

I cannot draw a conclusion from what you have just said, Mr. Greene. Did you mean to say that, in fact, Senator Stewart is paying money to the Dobell group for research?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes.

**The Chairman:** Then you are saying that we should switch this to the Dobell group.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I thought you had made provision for research under agenda item number seven.

**The Chairman:** Part of it.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes. Now I find an assistant to the chairman—at least that is the way it was put initially—and that is why I found this extraordinary, in my experience, although it may not be.

**The Chairman:** It is not extraordinary. The committee chairmen have used administrative assistants before if they felt the work warranted it.

I do not know who—it is not always the chairman, the clerk, or the Library of Parliament staff—attends every single meeting of the transport committee of the other place and maintains liaison with various departments on a constant basis, which I consider to be essential for the smooth operation of a Senate committee.

Senator Leblanc, who do you have doing this type of work?

[Traduction]

J'aimerais demander à M. Richard Greene s'il a quelque chose à ajouter relativement à ce genre de nomination.

**M. Richard Greene, greffier adjoint du Sénat:** Je pense que ce que vous voulez, monsieur le président, est un attaché de recherche pour le Comité. Or, sauf erreur, la plupart des comités permanents ont à leur disposition des attachés de recherche, notamment par l'entremise de l'agence Peter Dobell.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui.

**M. Greene:** Lorsque leurs services sont requis, ces personnes reçoivent une indemnité journalière. Par exemple, le sénateur Leblanc a recours aux services de M. Greenberg pour son comité. M. Greenberg fait des recherches non seulement pour le président mais aussi pour les autres membres du Comité.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Cela signifie que la motion que nous avons adoptée concernant le point 7 à l'ordre du jour passait un peu à côté du but visé. Il semble que nous ayons dit que nous aurions recours aux services de la Bibliothèque du Parlement; maintenant, nous disons que nous allons embaucher d'autres adjoints, expressément pour notre comité.

Comme je l'ai déjà dit, tant le Comité des affaires étrangères que le Comité des finances nationales font simplement appel au Service de recherche parlementaire.

Le Comité va-t-il faire appel à un adjoint du Service de recherche? Où va-t-il trouver cette personne?

**Le président:** La personne a été trouvée et dès que la démarche aura été approuvée par le Comité des budgets, elle sera embauchée.

Je ne peux tirer de conclusion au sujet de ce que vous avez dit, monsieur Greene. Voulez-vous dire qu'en fait le sénateur Stewart verse de l'argent au groupe Dobell aux fins de recherche?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui.

**Le président:** Donc vous voulez dire que nous devrions faire appel aux services du groupe Dobell.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je croyais que vous aviez prévu un budget de recherche au point 7 de l'ordre du jour.

**Le président:** En partie.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui. Maintenant je constate que le président aura un adjoint, du moins c'est de cette façon que la chose a été présentée à l'origine, et c'est ce que je trouve d'extraordinaire dans tout cela, bien que ce ne le soit peut-être pas.

**Le président:** Cela n'a rien d'extraordinaire, certains présidents de comité ont déjà fait appel à des adjoints administratifs lorsqu'ils l'estimaient nécessaire.

Je ne sais pas qui, du président, du greffier ou du personnel de la Bibliothèque du Parlement, assiste à chaque séance du Comité des transports de l'autre endroit et assure en permanence la liaison avec divers ministères, ce qui est essentiel, à mon avis, au bon fonctionnement d'un comité sénatorial.

Sénateur Leblanc, qui fait ce genre de travail?

[Text]

**Senator Leblanc (Saurel):** I have only one researcher and one clerk, and they do all of that work.

**The Chairman:** Who could tell you that yesterday there was a major change contained in the first bill to come before the committee, Bill C-2, respecting commodity transportation by pipeline?

**Senator Leblanc (Saurel):** The researcher and the clerk. They work together. They receive instructions from the chairman and at times they instruct the chairman. It varies, depending on what is taking place. That is the way it works for my committee, but perhaps this committee is different.

**The Chairman:** I can assure you that I have been aware of everything that has taken place in the committee of the other place on a day-to-day basis. I have been provided with a report.

**Senator Bonnell:** You are lucky.' You were only elected chairman a few minutes ago.

**The Chairman:** That was in anticipation of the "fix".

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, to bring this to a head, as far as I am concerned, this is a decision that the Senate will have to make. Therefore I see no harm in the world in letting this go to the Internal Economy Committee, as Senator Davey has moved, and if that committee rejects it, fine, but if it approves this, then there is no reason why another chairman cannot expect the same treatment.

**The Chairman:** Does Senator Davey's motion pass?

**Senator Chaput-Rolland:** Mr. Chairman, I am new to this committee; therefore I ask for some understanding. Transport and communications, in my mind, are two separate subjects. I do not see how the chairman can understand communications without the benefit of an expert. We need an expert to know what is going on in communications on a daily basis. Communications change on a daily basis in our system because there are so many new things coming along.

I, for one, believe that the committee needs somebody so that we are aware of what is going on in the world of communications. Communications is changing on a daily basis. Every week there are new radio stations and new regulations. The bill that is coming before this committee has to do with a great deal of the hardware. I, for one, feel that you should have a researcher or someone who is totally attuned to the world of communications, because communications will change drastically over the next two or three years. Although I do not know very much about transportation, I have been in the communications business for 35 years and I should know a little about this. I would not dare to pronounce myself on transportation.

If the chairman requires an expert on communications, then I support Senator Davey's motion to refer this to the Internal Economy Committee. I would even recommend that the chairman have an expert, because I do not know how he can be aware of all of the changes that will take place.

**The Chairman:** One might add that we have 20 presentations from communications consultants, transportation con-

[Traduction]

**Le sénateur Leblanc (Saurel):** Je n'ai qu'un attaché de recherche et un greffier qui se chargent de tout le travail.

**Le président:** Qui pourrait vous dire que, hier, par exemple, le premier projet de loi présenté au Comité de l'autre endroit, le projet de loi C-2, a subi un changement important?

**Le sénateur Leblanc (Saurel):** L'attaché de recherche et le greffier. Ils travaillent ensemble. Ils reçoivent des instructions du président et, à certains moments, ce sont eux qui lui en donnent, selon le cas. C'est la façon dont fonctionne mon comité, mais c'est peut-être différent pour le vôtre.

**Le président:** Je peux vous assurer que je suis bien au courant de tout ce qui s'est passé, chaque jour, au Comité des transports de l'autre endroit. On m'en envoie un rapport.

**Le sénateur Bonnell:** Vous avez de la chance! Vous n'êtes élu que depuis quelques minutes.

**Le président:** J'avais prévu cela.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, il me semble, pour en finir, que c'est une décision qui relève du Sénat; il serait donc préférable de lui soumettre la question au plus tôt. Je ne vois pas pourquoi on n'en saisirait pas le Comité de régie interne, comme l'a proposé le sénateur Davey; s'il refuse, très bien, mais s'il est d'accord, un autre président pourrait certainement demander le même traitement.

**Le président:** La motion du sénateur Davey est-elle adoptée?

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Monsieur le président, c'est la première fois que je siége à ce comité; j'aimerais donc obtenir des éclaircissements. À mon avis les transports et les communications sont des sujets bien distincts. Je ne vois pas comment le président pourrait cerner tout le domaine des communications sans l'aide d'un expert. Il nous en faut un—qui nous tiendra au courant des changements qui se produisent quotidiennement. Il y a du nouveau tous les jours.

J'estime, pour ma part, que c'est essentiel. Il y a tout le temps du nouveau dans ce domaine; chaque semaine, de nouvelles stations-radio et de nouveaux règlements voient le jour. Le projet de loi présenté au Comité a beaucoup à faire avec le matériel. Il vous faudrait un attaché de recherche, un spécialiste ou quelqu'un qui soit resté en contact avec le secteur des communications, parce qu'il s'y produira de profonds changements au cours des deux ou trois prochaines années. J'ai travaillé dans ce domaine pendant 35 ans et j'en sais quelque chose. Quant aux transports, je n'oserais pas me prononcer là-dessus.

Si le président a besoin d'un expert en communications, j'appuie par conséquent la proposition du sénateur Davey de soumettre cette question au Comité de régie interne. Je recommanderais même que le président s'adjoigne un expert, parce que je ne sais pas comment il pourra faire autrement.

**Le président:** Nous avons déjà reçu des offres de services d'au moins 20 experts-conseils en communications et en trans-

*[Text]*

sultants and lawyers wanting to offer their services, at a price, to this committee. It just does not appear that that which is on our plate at the present time requires any outside expenditure.

I could not agree more with your point with respect to the matter of changes. I cannot read fast enough to keep up with what is going on, but, with respect, we have to wait until we have a piece of communications legislation. As soon as we have such legislation, we will be in a position to determine what assistance we will require.

**Senator Davey:** Will the committee deal only with legislation? Are there other communications initiatives that we can study as a committee which may not relate directly to legislation?

**The Chairman:** That is another matter for the committee.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, you were going to make other comments. Are you going to make those now?

**The Chairman:** I was going to refer to the future business of the committee, but you may go ahead.

**Senator Davey:** I think the senator makes a good point when she says that things change on a daily basis. The Broadcasting Act is a case in point. You have said that we may have that this fall. We could be thinking about that now and over the summer.

I am seeking your direction, Mr. Chairman. Are there other areas of communications which we should be examining, and which may not necessarily relate to legislation? I think that is the point the senator has made, and I agree with that.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, it is my opinion, right or wrong, that this committee has power to consider only what is referred to it. Therefore, if a bill on communications is referred to this committee, the committee will study only that bill. At that time we can get an expert on communications from the Library of Parliament. But there are many things taking place with respect to transportation and communications at this time, in particular VIA Rail. There is no reason in the world why a senator cannot stand up in the Senate and refer something to the committee. Once it is referred to the committee by the Senate, whatever reference the Senate should give it, then we have full privilege to do research into that project without any bill being before it.

So if any member of this committee, or anyone in the Senate, has some particular project that he or she would like to have studied, the committee should think about that. Perhaps one of us should stand up and refer something to the committee in order to add something worthwhile to Canada in the field of transportation or communications, whether it be regarding the VIA Rail issue or otherwise; but it has to be referred to the committee, otherwise we cannot debate it or study it.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, you intended to seek a reference on VIA Rail, did you not?

*[Traduction]*

port, et d'avocats. Vu notre programme jusqu'à maintenant, il ne me semble pas justifié de faire appel à quelqu'un de l'extérieur à ce moment-ci.

Je suis tout à fait d'accord avec vous en ce qui concerne les changements qui se produisent. Je n'arrive plus à suivre tout ce qui se passe, mais, sans vouloir vous contredire, nous devons attendre d'être saisis d'une mesure législative sur cette question. Aussitôt que ce sera fait, nous pourrions mieux déterminer de quel type d'aide nous aurons besoin.

**Le sénateur Davey:** Le Comité se penchera-t-il seulement sur des projets de loi? Ne pourrions-nous étudier d'autres questions du domaine des communications qui ne seraient pas directement liées à des lois?

**Le président:** C'est une autre question que devra trancher le Comité.

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, vous deviez faire d'autres observations. Les ferez-vous maintenant?

**Le président:** J'allais parler des futurs travaux du Comité, mais vous pouvez continuer.

**Le sénateur Davey:** Je pense que la sénatrice a raison de dire que les choses changent chaque jour. La Loi sur la radiodiffusion en est un exemple. Vous avez dit que cette loi pourrait nous être envoyée à l'automne. Nous pourrions y penser dès maintenant et pendant l'été.

Je vous demande de nous éclairer, monsieur le président. Y a-t-il d'autres aspects des communications que nous devions examiner, même s'ils ne sont pas directement liés à une loi? Je pense que c'est ce que voulait dire la sénatrice et je suis d'accord là-dessus.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, à mon avis, le Comité est uniquement autorisé à étudier ce qu'on lui renvoie. Par conséquent, si un projet de loi sur les communications est déferé au Comité, celui-ci étudiera seulement ce projet de loi. À ce moment-là, nous pourrions obtenir un expert en communications de la Bibliothèque du Parlement. Cependant, il se passe beaucoup de choses dans le secteur des communications et des transports à ce moment-ci, notamment à Via Rail. Rien n'empêche un sénateur de proposer que l'on confie au Comité l'étude d'une question quelconque. Dans ce cas, quel que soit le mandat donné par le Sénat, nous avons toute latitude pour faire des recherches dans ce domaine sans avoir à attendre qu'un projet de loi nous soit soumis.

Par conséquent, si un membre du comité ou du Sénat aimerait qu'une question particulière soit étudiée, il n'a qu'à la présenter; le Comité devrait y songer. L'un d'entre nous pourrait peut-être se lever et proposer de confier quelque chose au Comité, afin de faire profiter tout le Canada d'une étude valable dans le domaine du transport ou des communications, que ce soit la question de Via Rail ou une autre; il faut toutefois que la question soit renvoyée au Comité, sans quoi nous ne pouvons en discuter ou l'étudier.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, vous avez l'intention de demander un mandat en ce qui concerne Via Rail, n'est-ce pas?

[Text]

**The Chairman:** Or on Toronto International Airport. How about that?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I thought Senator Bonnell would be clamouring for Prince Edward Island.

**Senator Bonnell:** I was thinking more of the airplanes in P.E.I.

**The Chairman:** You are quite right. If the Senate refers something to us, we could be here for a couple of years on that issue.

**Senator Bonnell:** But it would be nice, Mr. Chairman, for your name to appear on the report of some project that offers great advice to this government over the next four years, and that this committee, with your help, led and showed leadership in some field of transport or communications. But we must be specific because it is too broad a field. We must proceed toward something and put out a good report on it, even if we have to spend two years doing it.

**The Chairman:** My imagination is running away. My mind is boggled at the thought of seeing my name on a report—

**Senator Bonnell:** Your picture would also be on it as the chairman.

**The Chairman:** —even though I have no idea what the report might be about.

**Senator Bonnell:** You never know.

**Senator Davey:** It could be the MacDonald-Bonnell report on the merger of communications between Prince Edward Island and Nova Scotia. You guys would be famous.

**Senator Bonnell:** It would be nice to provide something important in the field of communications or telecommunications. Perhaps we should look into satellites and go down to Cape Canaveral and watch them go up.

**Senator Chaput-Rolland:** Or down.

**Senator Davey:** I want to underline what the senator said about haste and the way that things are moving. She makes a very valid point. It might be something that we should be looking at. Anyway, I suppose we will get into that.

**The Chairman:** I know something about the old Broadcasting Act, but I cannot find out whether that act has been amended under the new minister or where it stands. Of course, Senator Chaput-Rolland, we do not have a counterpart in the other place. They have a Transport Committee, but they have some kind of culture committee that deals with communications and things like that.

Is there any further discussion? May I have a motion to fight this item in the Internal Economy Committee: The Chairman is authorized to seek authority to engage, and so on.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I think Senator Davey made that motion.

[Traduction]

**Le président:** Ou encore l'Aéroport international de Toronto, qu'en pensez-vous?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je pensais que le sénateur Bonnell mettrait tout en oeuvre pour faire valoir l'Île-du-Prince-Édouard.

**Le sénateur Bonnell:** Je pensais justement aux avions à l'Île-du-Prince-Édouard.

**Le président:** Vous avez tout à fait raison. Si le Sénat nous confie l'étude d'une question, nous pourrions nous attarder un ou deux ans là-dessus.

**Le sénateur Bonnell:** Ce serait bien, monsieur le président, que votre nom figure sur le rapport d'une étude quelconque offrant de judicieux conseils au gouvernement au cours des quatre prochaines années et que le Comité, avec votre aide, fasse preuve de leadership dans un domaine du transport et des communications. Mais il nous faut circonscrire notre sujet, parce que le domaine est trop vaste. Nous devons trouver une idée et produire un bon rapport, même si nous devons mettre deux ans pour cela.

**Le président:** Mon imagination m'emporte. Je crois rêver à l'idée de voir mon nom sur un rapport.

**Le sénateur Bonnell:** En tant que président, vous y aurez aussi votre photo.

**Le président:** Même si je n'ai aucune idée du sujet du rapport.

**Le sénateur Bonnell:** On ne sait jamais.

**Le sénateur Davey:** Ce pourrait être le rapport MacDonald-Bonnell sur le fusionnement des communications entre l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse. Messieurs, vous deviendriez célèbres.

**Le sénateur Bonnell:** Ce serait bien de produire quelque chose d'important dans le domaine des communications ou des télécommunications. Peut-être devrions-nous étudier la question des satellites et nous rendre à Cape Canaveral pour les voir décoller.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Ou descendre.

**Le sénateur Davey:** J'aimerais revenir sur ce qu'a dit la sénatrice au sujet de la rapidité des changements. Elle avait bien raison et peut-être pourrions-nous envisager cette question. De toute manière, je suppose que nous l'aborderons.

**Le président:** Je connais quelque chose de l'ancienne Loi sur la radiodiffusion, mais je n'ai pu déterminer si elle avait été modifiée ou non sous la gouverne du nouveau ministre. Naturellement, sénatrice Chaput-Rolland, nous n'avons pas d'équivalent dans l'autre Chambre. Il y a un comité des transports et un autre qui s'occupe de culture et de communications.

Y a-t-il d'autres observations? Quelqu'un peut-il présenter une proposition pour que nous puissions soumettre cette question au Comité de régie interne: Le président est autorisé à demander l'autorisation d'embaucher... et ainsi de suite.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je pense que le sénateur Davey a déjà présenté cette motion.

[Text]

**Senator Bonnell:** Senator Davey did make that motion.

**The Chairman:** I would like to have a meeting of the Steering Committee as soon as possible—although I do not believe that will take place before next week—to look at the status of that which is on our plate now. We have three bills that are going to be before us. Bill C-2, which is the first bill that we will receive, has had second reading and has gone to committee and I believe the clause-by-clause study will be completed today.

**The Clerk of the Committee:** Today or early this week.

**The Chairman:** I believe it is today, and it will be reported soon. It will probably come before us in mid-June. The information on this bill should be sent to the Steering Committee and to all members now because the question is how are we going to handle this particular situation? I will not make any comments on the bill, the nature of it or on the way that it has gone through. They seem to have solved all of the problems there. The prominent question seems to be how thoroughly we are going to get into this particular bill, and I believe that is up to the Steering Committee to recommend.

The fact that the government wants Royal Assent before it recesses for the summer is a matter of no particular concern to this committee. I recognize that is a red flag to a bull in some instances, but I think an intelligent, long look at this would indicate that it is entirely possible that we can handle this expeditiously.

We will have Bill C-6 before us, which is a small bill. I believe the organization committee on this bill is taking place today. The opposition party has supported this bill in the second reading debate. It has attracted no comments or opposition from any other stake-holder groups. It is felt that the bill will receive quick passage through the house and therefore, it will soon be before us.

The third bill concerns the Railway Act amendments. It has only received first reading, so we are unlikely to get it in the near future. Hopefully we will have two bills to deal with, but not necessarily, before the end of the month.

**Senator Davey:** Necessarily, Mr. Chairman. I hope you are not going to make us sit into July.

**The Chairman:** I am glad you said that, Keith. We have been here the last two summers.

**Senator Davey:** Let's not do it this year. We have got the new Dome Stadium. I want to go to the ball games.

**The Chairman:** I hope that we can come to some amicable agreement on those matters that might detain us. As a matter of fact, there is the possibility—but that would be the case of the leaders agreeing—that Bill C-2 could go to a Committee of the Whole. I would like that, but that is to be determined.

So that is what appears to be on our plate at the present time. Are there any other comments before we adjourn?

[Traduction]

**Le sénateur Bonnell:** Le sénateur Davey a en effet présenté cette motion.

**Le président:** J'aimerais tenir au plus tôt une réunion du comité directeur afin d'examiner notre programme actuel, mais ce ne sera pas possible avant la semaine prochaine. Trois projets de loi doivent nous être envoyés: d'abord le projet de loi C-2, qui a déjà été adopté en deuxième lecture et confié à un comité; je pense qu'on achèvera aujourd'hui son étude article par article.

**M. Blair Armitage, greffier du Comité:** Aujourd'hui ou au début de cette semaine.

**Le président:** Je pense que c'est aujourd'hui et le rapport sera déposé bientôt. Il nous arrivera probablement à la mi-juin. Il faudrait que les renseignements concernant ce projet de loi soient envoyés dès maintenant au Comité directeur et à tous les membres parce que nous ne savons pas comment nous allons aborder cette situation. Je ne dirai rien du projet de loi, de sa teneur ou de la façon dont il a été acheminé. Le comité de la Chambre semble avoir réglé tous les problèmes. Reste à voir si nous étudierons ce projet de loi en profondeur; je pense que c'est au Comité directeur d'en décider.

Le fait que le gouvernement aimerait que le projet de loi reçoive la sanction royale avant les vacances d'été ne devrait en rien nous préoccuper. Je reconnais que cette façon de faire est provocante, parfois, mais, en examinant cette question intelligemment et avec attention, nous pourrions vraisemblablement en finir assez rapidement.

Nous aurons également à étudier le projet de loi C-6 qui n'est pas très volumineux. Je pense qu'on est en train de mettre sur pied aujourd'hui le comité chargé de l'étudier. L'opposition l'a appuyé en deuxième lecture et il n'a pas suscité l'opposition d'un groupe d'intérêt quelconque. On estime donc qu'il sera adopté rapidement à la Chambre et qu'il nous sera donc présenté sous peu.

Le troisième projet de loi a trait à des modifications à la loi sur les chemins de fer. Il a reçu la première lecture seulement, ce qui veut dire que nous ne le verrons pas bientôt. Nous aurons donc, je l'espère, deux projets de loi à étudier, mais pas nécessairement avant la fin du mois.

**Le sénateur Davey:** J'espère, monsieur le président, que vous ne nous ferez pas siéger en juillet.

**Le président:** Je suis content que vous en parliez Keith. Nous avons passé les deux derniers étés ici.

**Le sénateur Davey:** Faisons autre chose cette année. Nous avons le nouveau Sky Dome, et j'aimerais assister aux parties de baseball.

**Le président:** J'espère que nous pourrions en arriver à un arrangement à l'amiable pour ce qui est des questions qui pourraient nous retenir. En fait, le projet de loi C-2 pourrait bien être confié à un comité plénier; il suffirait que les chefs s'entendent. J'aimerais bien, mais cela reste à voir.

C'est donc tout ce que nous avons au menu jusqu'à maintenant. Y a-t-il d'autres observations avant que nous levions la séance?

[Text]

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, you, as Chairman, would have one more job. You have to talk to Senator Phillips in order to determine what room we get and what time and how often we will meet.

**The Chairman:** A good point.

**Senator Bonnell:** I would like to suggest that we meet Tuesday mornings at 9:30, perhaps in this room. We should meet early and get on the good side of Senator Phillips, otherwise we are going to be meeting in the evenings.

**The Chairman:** That is the time that I had worked out with Senator Phillips, namely, Tuesday at 9:30. The problem is that we would only have an hour and a half. We would have to leave this room by 11 o'clock. There is also the problem of senators not arriving.

**Senator Chaput-Rolland:** I cannot be here Tuesday, to the best of my ability.

**The Chairman:** So I believe it was suggested that the committee meet Tuesday afternoon when the Senate rises.

**Senator Bonnell:** But it rises at the craziest times. You never know how long the Senate will sit, and then you have to get permission to meet when the Senate is sitting. Sometimes the Senate drags on until 6 o'clock if there is a Royal Assent or something. Then you do not know what you are doing. You cannot plan anything.

**The Chairman:** We lost one senator in meeting at 9:30 on Tuesday mornings.

**Senator Chaput-Rolland:** I could try to make it, but I will not arrive on time because I have to drive for two hours. I cannot get up at 5 a.m.

**Senator Bonnell:** We will agree not to pass any motions prior 11 o'clock.

**The Chairman:** If we are going to get Bill C-2 through in some reasonable degree, we are going to be working more than once a week.

**Senator Bonnell:** Sure, we are.

**The Chairman:** I think Senator Davey will agree with me that if it is necessary to avoid meeting in July, we will work morning, noon and night.

**Senator Bonnell:** The bill gets priority.

**Senator Chaput-Rolland:** Please do not change your hour just because of me. I am not that essential.

**Senator Bonnell:** When we get to communications, you have to be here. We will change everything for you.

**Senator Chaput-Rolland:** That is communications in a big way.

**Senator Davey:** I imagine that if we sit at 9:30 Tuesday morning we could resume after the Senate rises that afternoon.

**Senator Bonnell:** Yes, but let us try to book the time at 9:30.

**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators?

[Traduction]

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, vous aurez, en tant que président, un travail de plus. Il vous faudra parler au sénateur Phillips afin de déterminer quelle pièce nous aurons, quand nous nous réunirons et à quel rythme.

**Le président:** Vous avez raison.

**Le sénateur Bonnell:** Je propose que nous nous réunissions les mardis matin à 9 h 30, peut-être dans cette pièce-ci. Nous devrions rencontrer le sénateur Phillips au plus tôt et établir de bons rapports avec lui; autrement, nous serons forcés de nous réunir le soir.

**Le président:** C'est l'heure sur laquelle je m'étais entendu avec le sénateur Phillips, c'est-à-dire le mardi à 9 h 30. Le seul problème est que nous n'aurons qu'une heure et demie. Il nous faudra quitter cette pièce vers 11 heures. Il y a également le problème des sénateurs qui ne se présentent pas.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Je ne peux pas être ici le mardi, c'est impossible.

**Le président:** Donc, je pense qu'on a proposé que le Comité se réunisse le mardi après-midi, après la séance du Sénat.

**Le sénateur Bonnell:** Mais les séances du Sénat prennent fin à des heures impossibles. On ne sait jamais combien de temps elles dureront et il faut alors obtenir l'autorisation de se réunir lorsque le Sénat siège. Les séances se poursuivent parfois jusqu'à 18 heures, s'il y a une sanction royale ou autre chose. On ne peut donc rien planifier.

**Le président:** Nous avons déjà une sénatrice qui ne peut pas venir à 9 h 30, le mardi matin.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Je pourrai essayer de le faire, mais je serai en retard parce que je dois conduire deux heures. Je ne peux me lever à 5 heures du matin.

**Le sénateur Bonnell:** Nous pourrions nous entendre pour n'adopter aucune motion avant 11 heures.

**Le président:** Si nous voulons achever l'étude du projet de loi C-2 dans un délai raisonnable, il nous faudra siéger plus d'une fois par semaine.

**Le sénateur Bonnell:** Certainement.

**Le président:** Je pense que le sénateur Davey sera d'accord avec moi pour dire que nous travaillerons matin, midi et soir pour essayer d'éviter de venir en juillet.

**Le sénateur Bonnell:** Le projet de loi a priorité.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Ne changez pas les heures de séance seulement pour moi. Je ne suis pas indispensable.

**Le sénateur Bonnell:** Lorsque nous en arriverons aux communications, il faut que vous soyez ici. Nous changerons n'importe quoi pour vous.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Vous faites les communications en grand.

**Le sénateur Davey:** Je suppose que si nous siégeons à 9 h 30 le mardi matin, nous pourrions reprendre après la séance du Sénat dans l'après-midi.

**Le sénateur Bonnell:** Oui, mais essayons d'abord de réserver une salle pour 9 h 30.

**Le président:** Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

[Text]

**Honourable senators:** Agreed.

**Senator Bonnell:** Perhaps, Mr. Chairman, members of the committee could give some thought to proposing to the Steering Committee some subjects for a study to be undertaken when we have no business before us. Such a study could focus on communications, satellites, the CRTC, the CBC, transport or highways, for instance. We could undertake this project when we have no legislation before us. We could hear witnesses and, perhaps two years down the road, make a final report.

**The Chairman:** Yes. We are now talking of next fall, are we not?

**Senator Bonnell:** Yes.

**The Chairman:** This would not be a study for study's sake but, rather, an examination of a topic on which a study is clearly needed.

**Senator Bonnell:** Yes, a study that will give direction to this government and honour and distinction to this committee. Fifty years down the road, people could look at it and see that these ideas emanated from a committee run by Senator Finlay MacDonald from Halifax.

**The Chairman:** My grandchildren will be so delighted. The committee adjourned.

Ottawa, Thursday, June 22, 1989

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-2, to establish the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof, met this day at 8.30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Finlay MacDonald (Halifax) (Chairman)** in the chair.

**The Chairman:** Honourable senators, before we hear from our first witness this morning, and because this is the first meeting of the committee during this session, allow me to introduce the new clerk, the research assistants and the administrative assistant. Mr. Blair Armitage is the new Clerk of the Committee. Our research assistants are Mr. Daniel Bélanger and Mr. John Christopher from the Library of Parliament. The administrative assistant is Miss Jill Pickard.

The bill before the committee today, honourable senators, is Bill C-2, to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain acts in consequence thereof. We are pleased to have the Honourable Shirley Martin, Minister of State (Transport) as our first witness this morning.

I now call on the minister to proceed as she sees fit.

**The Honourable Shirley Martin, M.P., Minister of State (Transport):** Thank you, Mr. Chairman. I am pleased to be here this morning. This is the first meeting of the committee and the first opportunity I have had to appear before a Senate Committee. I appreciate the committee's consideration in starting at an early hour, which allows me to continue with my day. I am sure the members of the committee have a busy one as well.

[Traduction]

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, des membres du Comité pourraient peut-être songer à proposer certains sujets d'étude au Comité directeur pour occuper nos temps morts. Une étude de ce genre pourrait se rapporter aux communications, aux satellites, au CRTC, à Radio-Canada, au transport ou aux grandes routes. Nous pourrions traiter de la question choisie quand nous n'aurons pas de projet de loi à étudier. Nous pourrions entendre des témoins et, peut-être deux ans plus tard, présenter un rapport final.

**Le président:** Oui. Nous parlons maintenant de l'automne prochain, n'est-ce pas?

**Le sénateur Bonnell:** C'est exact.

**Le président:** Il ne faudrait pas choisir n'importe quel sujet tout simplement pour faire une étude quelconque, mais réfléchir aux sujets qui nécessitent vraiment une étude.

**Le sénateur Bonnell:** Oui, une étude qui pourra servir de guide au gouvernement et apporter honneur et distinction à notre comité. Dans 50 ans d'ici, les gens verraient que ces idées provenaient d'un comité dirigé par le sénateur Finlay MacDonald de Halifax.

**Le président:** Mes petits-enfants en seront tout à fait ravis. Le Comité suspend ses travaux.

Ottawa, le jeudi 22 juin 1989

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 8 h 30 pour étudier le projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et modifiant certaines lois en conséquence.

**L'honorable Finlay MacDonald (Halifax) (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, avant d'entendre le premier témoin que nous accueillons ce matin, et comme il s'agit de la première séance du Comité, permettez-moi de vous présenter le nouveau greffier, les attachés de recherche ainsi que l'adjointe administrative. M. Blair Armitage est le nouveau greffier du Comité. Nos attachés de recherche sont M. Daniel Bélanger et M. John Christopher, de la Bibliothèque du Parlement. L'adjointe administrative est M<sup>lle</sup> Jill Pickard.

Honorables sénateurs, nous étudions aujourd'hui, le projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence. Nous avons le plaisir d'accueillir l'honorable Shirley Martin, ministre d'État (Transports) comme premier témoin.

J'invite la Ministre à prendre la parole.

**L'honorable Shirley Martin, députée, ministre d'État (Transports):** Merci, monsieur le président. Je suis heureuse d'être parmi vous ce matin. C'est la première séance du Comité et la première occasion pour moi de témoigner devant un comité sénatorial. Il est heureux que le Comité siège tôt, car je pourrai ainsi remplir mes autres engagements. Je suis persuadée que les membres du Comité ont aussi un horaire chargé.

*[Text]*

The bill before the committee is one on which we have had a great deal of discussion and consultation with the industry. During the standing committee hearings there were amendments made to make it a better bill. That was done after a great deal of discussion from all sides and from all parties. Basically the aim of this bill is to take accident investigation in the transportation industry and remove it completely from the regulators so that there is a clear delineation between those who regulate and those who investigate accidents. This bill will establish a board that we hope will not have much work to do, but unfortunately in the modes of transportation that we have today there is a need for the investigation of incidents as well as accidents to ensure that anything that is in the field that may lead to future accidents is investigated and corrected.

I do not want to take too much time in my opening comment; I would prefer to leave the time available to answer questions from the committee members.

We certainly learned our lessons through the CASB organization that was put together for air safety. We feel that what we have in this bill takes the best of that, leaves out the worst of it and creates a board that can properly identify the causes of accidents and come forward with recommendations.

With those few remarks, I am prepared to answer any questions the members of the committee may have, or enter into discussion with them.

**The Chairman:** Thank you, Ms. Martin.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, I have a number of questions relating to the interpretation of the bill. The first question relates to the definition of "aviation occurrence" which is found on page 1 of the bill. That is defined to mean "any accident or incident associated with the operation of an aircraft."

I noticed that the minister herself distinguished between an accident and an incident in her opening statement. I have a layman's understanding of what is meant by an "accident"; I want to know what the bill means by the expression "incident", because it seems to me to be a very inclusive term. It may well be so inclusive that the term "accident" is repletive.

**Ms. Martin:** We have had "incidents"—and we can classify them as such—at Pearson International Airport that the press reported as "near misses". An incident occurs when two airplanes are not where they are supposed to be in the skies. Last year there were 22 of those. Only six of those incidents were investigated. The CASB felt that was necessary because they could have had possible ramifications for future accidents.

This leaves the board with the discretion of determining the incident, what it will investigate or not investigate.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So you are saying that an incident is an untoward occurrence; but what is an accident?

*[Traduction]*

Nous avons eu beaucoup d'entretiens avec le secteur des transports au sujet du projet de loi que le Comité étudie. Pendant les audiences du Comité permanent, on a apporté des amendements au projet de loi pour l'améliorer. Auparavant, il y a eu beaucoup de discussions auxquelles ont participé des représentants de tous les bords et de tous les partis. Essentiellement, le projet de loi vise à confier au secteur du transport la responsabilité des enquêtes sur les accidents de transport pour en soulager totalement les responsables de la réglementation, de manière qu'il existe une démarcation bien nette entre ceux-ci et ceux qui font enquête sur les accidents. Ce projet de loi porte création d'un Bureau d'enquête qui, nous l'espérons, ne sera pas débordé. Toutefois, les moyens de transport dont nous disposons aujourd'hui nécessitent la réalisation d'enquêtes sur les incidents de même que les accidents afin que tout ce qui, dans ce secteur, risque d'entraîner de nouveaux accidents soit examiné et corrigé.

Je ne veux pas vous retenir trop longtemps par ma déclaration préliminaire, afin de disposer de plus de temps pour répondre aux questions des membres du Comité.

L'organisation du Bureau canadien de la sécurité aérienne nous a certainement beaucoup appris. Nous estimons que le présent projet de loi en retient les meilleurs aspects et qu'il crée un bureau qui peut effectivement déceler les causes des accidents et soumettre des recommandations.

Je suis maintenant disposée à répondre aux questions des membres du Comité.

**Le président:** Merci, madame Martin.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions sur l'interprétation à donner au projet de loi. La première a trait à la définition de «accident aéronautique», qui se trouve à la page 1 du projet de loi. On le définit comme étant «tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un aéronef».

J'ai remarqué que la Ministre elle-même a fait une distinction entre accident et incident au cours de sa déclaration préliminaire. Je sais comme tout le monde ce qu'on entend par un «accident»; cependant, j'aimerais savoir ce que le législateur entend par «incident», car cela ne semble être une notion déjà comprise dans le mot accident. En fait, il se peut bien que le terme «accident» soit suffisant.

**Mme Martin:** Il s'est produit à l'aéroport international Pearson des «incidents»—et nous pouvons effectivement les appeler ainsi—que les médias ont appelé des «quasi-accidents». Un incident se produit quand deux aéronefs dans les airs ne se trouvent pas là où ils sont censés être. L'année dernière, il y a eu 22 cas de ce genre. Seulement six ont fait l'objet d'une enquête. Les responsables du BCSA ont jugé nécessaire de tenir ces enquêtes parce que ces incidents auraient pu entraîner éventuellement des accidents.

Le Bureau a le pouvoir discrétionnaire de décider sur quel incident il fera ou ne fera pas enquête.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous dites donc qu'un incident est un événement malencontreux, mais qu'est-ce qu'un accident?

[Text]

**Ms. Martin:** That is when two vehicles actually collide with one another in some way, or if a ship runs into a stationary object.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** If an aircraft falls out of the Heavens on its own, is that an accident?

**Ms. Martin:** Yes.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So it is not just a case of two vehicles colliding?

**Ms. Martin:** No. As I have said, it could be a ship running into a dock during docking manoeuvres. That also could be considered an accident. It is within the purview of the board to determine that.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That is what I am trying to ascertain. How wide is the purview which Parliament is, by law, confirming on the board.

I think you have said enough to point me in the correct direction.

The expression "reasonable grounds" was used in the previous legislation, and it is repeatedly used in the bill that is before the committee. Perhaps it would be useful if you told us—so that I will not be referring to the earlier legislation in such a vague way—when the Canadian Aviation Safety Board Act became law. In the Consolidated Statutes it says 1980-81, 1982, 1983, Chapter 165. When, during that long session, did the act actually become law?

**Ms. Martin:** I will have to refer to—

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Perhaps that could be looked up and we will go on.

**Ms. Martin:** We will check on that for you.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** In the act enacted in the early 1980s during that very long session the expression "reasonable grounds" appears, and it appears again and again in the present bill. It appears on page 1, for example, where it is referring to an aviation occurrence, which means:

(b) any situation or condition that the Board has reasonable grounds to believe could, if left unattended, induce an accident or incident . . .

What is the legal implication of the incorporation of the words "reasonable grounds" in that clause?

**Ms. Martin:** Senator, the intent of the wording was to leave the board the opportunity to determine its own regulations and its own policies as to what it would investigate and what it would not. We did not want to bind the board by defining something, since we are not in a position to know what might happen in the future.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So it means that if the board deems it has reasonable grounds to believe, then that is sufficient?

**Ms. Martin:** That is right.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** And it is not reviewable by any court?

[Traduction]

**Mme Martin:** C'est quand deux véhicules entrent effectivement en collision, ou quand un navire heurte un objet immobile.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Si un aéronef s'écrase de lui-même, est-ce un accident?

**Mme Martin:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Ce n'est donc pas seulement quand deux véhicules entrent en collision?

**Mme Martin:** Non. Comme je l'ai dit, ce pourrait être quand un navire heurte un quai pendant des manœuvres d'amarrage. On pourrait aussi considérer cela comme un accident. Il appartient au Bureau d'en décider.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** C'est ce dont je veux m'assurer. Quelle est l'étendue du pouvoir que le Parlement, par voie législative, confère au Bureau?

Je pense que vous m'avez mis sur la bonne voie.

L'expression «motifs raisonnables» était employée dans la loi précédente, et on l'emploie abondamment dans le projet de loi qu'étudie le Comité. Il serait peut-être bon que vous nous disiez—afin que je ne me reporte pas à la législation précédente de façon aussi vague—à quel moment a été adoptée la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Dans la refonte des lois, on mentionne les années 1980-1981, 1982, 1983, et le chapitre 65. À quel moment de cette longue session, a-t-on effectivement adopté cette loi?

**Mme Martin:** Il me faudra consulter—

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Peut-être pouvons-nous laisser cela en suspens et poursuivre.

**Mme Martin:** Nous vérifierons pour vous.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Dans la loi adoptée au début des années 80 au cours d'une très longue session, l'expression «motifs raisonnables» est employée, et elle l'est à nouveau à répétition dans le présent projet de loi. Elle figure à la page 1, par exemple, dans la définition d'accident aéronautique, qui s'entend de:

Tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un aéronef. Y est assimilée toute situation dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesures correctives, provoquer un tel accident ou incident.

Sur le plan juridique, quelle incidence peut avoir la présence de l'expression «motifs raisonnables» dans cette définition?

**Mme Martin:** Sénateur, cette formulation visait à permettre au Bureau d'établir sa propre réglementation et ses propres lignes directrices relativement aux situations sur lesquelles il ferait ou ne ferait pas enquête. Nous ne voulions pas lui lier les mains en définissant quelque chose, car nous ne connaissons pas ce qui peut arriver à l'avenir.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Donc, si les responsables du Bureau estiment avoir des motifs raisonnables de croire quelque chose, c'est un critère suffisant?

**Mme Martin:** C'est juste.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Et ce pouvoir ne peut faire l'objet d'un examen par aucun tribunal?

[Text]

**Ms. Martin:** No, not the actual right to investigate the accident.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Why, then, put in the words at all, because they seem to be unnecessary. Why not say: "The board can investigate any accident or incident it wishes to investigate," because that is really what you are saying?

**Ms. Martin:** No, senator, not really. The words "reasonable grounds" are there to guide the board.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes, but you are not implying that it would act without reasonable grounds, surely. Does not the expression "reasonable grounds" normally relate to a review by another body, such as a court? Perhaps one of the lawyers might aid you in that.

**Ms. Martin:** Yes; I will check with one of the lawyers on that if I may, senator.

**Mr. Paul Royer, Senior Counsel, Transport Canada:** Senator, the words "reasonable grounds" are used here because clause 2(a) talks about "any accident or incident associated with the operation of an aircraft", and therefore, in order to trigger the jurisdiction of the board, it takes some specific clear facts of either an accident or an incident.

Then subclause (b) talks about a situation. Therefore in order to limit the board in, perhaps, going on fishing expeditions, you include a motive. The motive is the belief of the board that if the situation is left unattended it could induce an accident. Therefore when you put in a motive you put in reasonable grounds. So in a certain way it is reviewable.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** By whom?

**Mr. Royer:** By a court. However, in practice the review is very difficult, in a way, because the court is limited. The bill limits the court to review only if there are reasonable grounds. So the discussion is still there.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** There is another incidence where the word "belief" comes in, and we will come to that later. It does not appear here, but I am going to use that word in my next question.

So what you are saying is that even if the board believes that it should investigate an accident or incident, but does not have adducible, reasonable grounds for so believing, it cannot investigate?

**Mr. Royer:** The "reasonable grounds" expression applies only when there is not a specific accident or incident that has happened. It is a situation or a condition. Let us say, for instance, that the board has received several reports that there are certain problems at an airport; certain things that may occur at that airport, or certain conditions or work of a certain kind of employee that they think might cause problems. After a series of such reports the board might then believe that there may be a situation. Those reports then become the reasonable

[Traduction]

**Mme Martin:** Non, pas le droit de faire enquête sur un accident.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Pourquoi alors utiliser cette expression puisqu'elle semble inutile. Pourquoi ne pas dire: «Le Bureau peut faire enquête sur tout accident ou incident sur lequel il veut faire enquête», puisque c'est ce que vous dites au fond?

**Mme Martin:** Non, sénateur, pas vraiment. L'expression «motifs raisonnables» est employée à titre indicatif pour le Bureau.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** D'accord, mais vous ne voulez pas dire que ces responsables agiraient sans motifs raisonnables. L'expression «motifs raisonnables» ne fait-elle pas normalement référence à un examen par un tiers, comme un tribunal? Peut-être qu'un des avocats pourrait vous éclairer sur cette question.

**Mme Martin:** Oui, je vérifierai auprès d'un des avocats si je le peux, sénateur.

**M. Paul Royer, conseiller principal, Transports Canada:** Sénateur, l'expression «motifs raisonnables» est employée ici parce qu'à l'article 2 du projet de loi il est question de «tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un aéronef», et que pour que le Bureau puisse exercer son pouvoir, il faut montrer, de manière assez précise, qu'il y a eu un accident ou un incident.

Puis, il est question d'une situation. Pour éviter que le Bureau n'aille fouiner pour en savoir plus long, on inclut la notion de motif. Celui-ci consiste en la croyance qu'ont les responsables du Bureau qu'à défaut de mesure corrective, la situation pourrait provoquer un accident. Par conséquent, lorsqu'on inclut la notion de motif, on parle de motifs raisonnables. Donc, d'une certaine manière, il y a possibilité d'examen.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Par qui?

**M. Royer:** Par un tribunal. Cependant, en réalité, l'examen est très difficile à faire parce que le tribunal a des pouvoirs restreints. Le projet de loi ne lui donne le pouvoir de faire un examen que s'il a des motifs raisonnables. La question demeure donc entière.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Le mot «croire» figure ailleurs. Nous y viendrons tout à l'heure. Comme il ne figure pas ici, je vais en parler dans ma prochaine question.

Vous dites donc que si le Bureau croit qu'il devrait faire enquête sur un accident ou un incident, mais qu'il ne peut pas fournir de motifs raisonnables pour le justifier, il ne peut pas faire enquête?

**M. Royer:** L'expression «motifs raisonnables» ne s'applique que s'il ne s'est pas produit un accident ou un incident déterminé. Quand il s'agit d'une situation ou d'une condition. Supposons, par exemple, que le Bureau ait reçu plusieurs rapports indiquant que certains problèmes se posent à un aéroport, que certaines choses peuvent s'y produire ou que certaines conditions de travail d'une catégorie donnée d'employés peuvent causer des problèmes. Après avoir reçu ces rapports, le Bureau pourrait estimer qu'une situation existe qui lui donne des

[Text]

grounds to believe that there is a situation that, if left unattended, could cause an accident.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Then, on page 2, Mr. Chairman, we again have the expression "reasonable grounds". However, it is almost parallel. It refers there to a commodity pipeline occurrence:

(b) any situation or condition that the Board has reasonable grounds to believe could, if left unattended, induce an accident or incident . . .

Very well, I will not ask the witness to repeat his explanation in that case.

Let us move now to page 15 and then to page 17. On page 15—

**The Chairman:** Excuse me, Senator Stewart. Senator Spivak, you had a supplementary question?

**Senator Spivak:** My question is related, while we have the lawyer present.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes, I am sorry; I am on the same point.

**Senator Spivak:** I am sorry; if it is on the same point, I will wait until you are finished.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes, it is on "reasonable grounds".

On page 15, clause 19(1) says:

Where an investigator believes on reasonable grounds that there is, or may be, at or in any place, any thing relevant to the conduct of an investigation of a transportation occurrence, the investigator may, subject to subsection (2), enter and search that place . . .

and the clause then carries on. In my opinion, this is a better example. It brings out the problem for which I want an explanation:

Where an investigator believes on reasonable grounds . . .

Again I ask the question, can someone say: "Yes, I concede that you believed, but you did not have reasonable grounds for believing; yet you entered my building, and I say that you did it illegally." Will that argument succeed?

**Mr. Royer:** Senator, if someone wishes to question the reasonable grounds of an investigator to enter a certain place, he certainly can bring action in court to have this reviewed by the court.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes, so in this instance the investigator could be challenged to demonstrate that his belief had adequate foundation in a court?

**Mr. Royer:** Yes, that the reasonable grounds were there.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** In other words, he could be challenged in a court; he could have standing in a court on this point; is that correct?

**Mr. Royer:** Yes.

[Traduction]

motifs raisonnables de croire qu'à défaut de mesures correctives, elle pourrait provoquer un accident ou un incident.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** À la page 2, monsieur le président, on trouve de nouveau l'expression «motifs raisonnables». Le cas est presque le même. Il est question d'un «accident de productoduc»:

Tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un productoduc. Y est assimilée toute situation dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire . . .

Je ne demande donc pas au témoin de redonner une explication dans ce cas.

Passons à la page 15, puis ensuite à la page 17. À la page 15—

**Le président:** Excusez-moi, sénateur Stewart. Sénatrice Spivak, vous avez une question supplémentaire à poser?

**Le sénateur Spivak:** Ma question a trait à ce sujet et comme l'avocat est sur place.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je regrette mais je traite du même sujet.

**Le sénateur Spivak:** Je suis navrée, si c'est le même sujet, je vais attendre que vous en ayez terminé.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui, c'est au sujet des motifs raisonnables.

À la page 15, le paragraphe 19(1) du projet de loi dispose que:

Sous réserve du paragraphe (2), l'enquêteur peut perquisitionner en tout lieu où il a des motifs raisonnables de croire à la présence de tout objet ayant rapport à une enquête sur un accident de transport et y saisir un tel objet.

Et l'article continue. À mon avis, c'est un meilleur exemple. Il pose le problème au sujet duquel je demande une explication:

. . . l'enquêteur a . . . des motifs raisonnables de croire . . .

Je demande de nouveau si l'on pourrait répondre à l'enquêteur: «Soit! Vous croyiez, mais vous n'aviez pas de motifs raisonnables de croire; et malgré cela vous êtes entré chez moi. J'estime donc que vous l'avez fait illégalement. Cet argument serait-il accepté?

**M. Royer:** Sénateur, si quelqu'un conteste les motifs qu'avait un enquêteur pour perquisitionner, il peut certainement faire appel à un tribunal pour que celui-ci procède à un examen.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Dans un cas comme celui-là, l'enquêteur pourrait être tenu de montrer au tribunal qu'il avait de bonnes raisons de croire ce qu'il a cru?

**M. Royer:** Oui, qu'il avait des motifs raisonnables.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Autrement dit, sa décision pourrait faire l'objet d'un examen par un tribunal; il pourrait avoir à s'en expliquer, n'est-ce pas?

**M. Royer:** Oui.

## [Text]

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Very well. I assume, then, that you would give the same answer in the case of clause 19(9) on page 17:

(8) An investigator who is investigating a transportation occurrence may

(a) where the investigator believes on reasonable grounds that a person is in possession of a document . . .

And the clause goes on to say that he may take certain steps. Again, we are not saying that it is sufficient for the investigator to believe. He must have evidence which is sufficient to convince a court of law. Is that correct?

**Mr. Royer:** I cannot tell you about all of the jurisprudence or the tests that the courts will apply, but the court will review whether it was reasonable for the investigator to believe, and if the court believes he exceeded his power, that there were not reasonable grounds for taking the action, the court may come to the conclusion that the investigator has exceeded his power and apply the remedy provided for in law.

**Senator Spivak:** Mr. Chairman, I have a more general question following this line of reasoning. It seems to me that the primary mandate of the CASB is to react to what has occurred, as opposed to a pro-active role. Will the new board under this legislation play a more pro-active role in accident prevention through such areas as research, studies, and so forth, or am I reading too much into the legislation? Is there any clause in this bill that provides for this role?

**Mr. Royer:** If you will look at the definition of an aviation occurrence, you will see that the role has not changed. It is still a reactive role involving an accident, incident or situation. Provision 7(1) on page 8 says:

The object of the Board is to advance transportation safety

(e) by initiating and conducting special studies and special investigations on matters pertaining to safety in transportation. From that angle, it seems to me that the object of the board has been enlarged.

**Senator Spivak:** Does that provision provide for investigations under any circumstance, or does it mean on the basis of the reasonable grounds provision? In other words, does the board have wide-ranging powers to do studies and investigations to prevent accidents?

**Mr. Royer:** The object of the board, as outlined in paragraph 7(1)(e), does not refer to reasonable grounds.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** On page 3 is the definition for a "dynamically supported craft." In (b) a formula is set out. It reads:

the craft is able to operate at speeds such that the function . . . is equal to or greater than 0.9 . . .

And the terms used in the function are defined. What kind of craft do you have in mind there?

**Ms. Martin:** A hovercraft, and that is the same description that is contained in the Canada Shipping Act.

## [Traduction]

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Très bien. Je suppose donc que vous répondriez de la même manière en ce qui concerne le paragraphe 19(9) à la page 17:

(8) Dans l'exercice de ses fonctions, l'enquêteur peut, après en avoir averti l'intéressé par écrit:

a) exiger de toute personne qui, à son avis, est en possession de documents . . .

Et la phrase continue en précisant ce qu'il peut faire. La non plus, on ne dit pas qu'il suffit que l'enquêteur croie. Il doit avoir un élément de preuve suffisant pour convaincre un tribunal, n'est-ce pas?

**M. Royer:** Je ne peux pas me prononcer sur les précédents qu'un tribunal invoquerait ni sur les règles de droit qu'il appliquerait. Néanmoins, il examinerait si l'enquêteur avait des motifs raisonnables de croire. Puis, s'il estimait que l'enquêteur a abusé de ses pouvoirs, qu'il n'avait pas de motifs raisonnables de faire ce qu'il a fait, il pourrait alors conclure que l'enquêteur a effectivement abusé de ses pouvoirs et lui imposer la sanction prévue par la loi.

**Le sénateur Spivak:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question d'ordre plus général à ce même sujet. Il me semble que le premier devoir du BCSA est de réagir après qu'il s'est passé quelque chose, plutôt que de jouer un rôle de prévention. Le bureau qui sera créé en vertu du présent projet de loi jouera-t-il un rôle plus actif en matière de prévention des accidents, au moyen de recherches, d'études, ou est-ce que j'interprète le projet de loi? Celui-ci contient-il une disposition qui attribue ce rôle au Bureau?

**M. Royer:** Si vous examinez la définition d'accident aéronautique, vous verrez que le rôle n'a pas changé. Il s'agit toujours de réagir à un accident, à un incident, à une situation. Le paragraphe 7(i) à la page 8 dispose que:

Le Bureau a pour mission de promouvoir la sécurité des transports:

e) en constatant les manquements à la sécurité mis en évidence par de tels accidents; partant de là, il me semble que le mandat du Bureau a été élargi.

**Le sénateur Spivak:** Dans cette disposition, est-il question d'examen dans tous les cas, ou seulement dans la mesure où il existe des motifs raisonnables? Autrement dit, le Bureau a-t-il de vastes pouvoirs l'autorisant à faire des études et des enquêtes dans le but de prévenir des accidents?

**M. Royer:** La raison d'être du Bureau, comme en fait foi l'alinéa 7(1)e), n'est pas liée aux motifs raisonnables.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** À la page 2, figure la définition d'engin à portance dynamique. À l'alinéa b), on trouve une formule. Il est écrit:

L'engin est en mesure de fonctionner à une vitesse telle que le rapport . . . soit égal ou supérieur à 0,9, . . .

Et l'on explique les symboles de la formule. De quel type d'engin est-il ici question?

**Mme Martin:** D'un aéroglisseur. On trouve la même définition dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

[Text]

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** On page 4 we go back to the previous act, which was enacted when?

**Ms. Martin:** November, 1983.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** In clause 3 of the bill it says, "This Act applies in respect of aviation occurrences". Then there is subclause (a), and there is no problem there; but (b) reads, "in or over any place that is under Canadian air traffic control." Those words do not appear in the previous act. I assume that there is a factual reason for their inclusion in this legislation. Why are they in this legislation when they were not in the earlier act?

**Ms. Martin:** My understanding is that it broadens the scope in that our air traffic control facility covers part of the North Atlantic.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Were there any incidents, such as the Delta incident a couple of years ago, that prompted the inclusion of this language in this bill?

**Ms. Martin:** The reason for the language is to give greater clarity to the operation of the board and to the air space jurisdiction we have as a country. Perhaps the legal people have additional information.

**Mr. Royer:** My information is that there are some pockets, even in the northern part of the United States, where airplanes are handled through Canadian air traffic control. Since it is Canadian air traffic control that is involved, we felt that the board should have jurisdiction to investigate.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** The minister just referred to the North Atlantic, and I referred to an incident of not quite two years ago involving Delta Airlines. I believe there were two or three incidents. Did the present board investigate those incidents and, if so, has the report been made public?

**Mr. Royer:** I cannot answer your question, as I am not from the board.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Perhaps Mr. Thorneycroft, the chairman of the present board can.

**Mr. K. J. Thorneycroft, Chairman, Canadian Aviation Safety Board:** Certainly, with respect to the incident to which I believe you are referring and which occurred over the North Atlantic, that incident occurred in a part of air space that is under Canadian air traffic control. The Canadian Aviation Safety Board has investigated that incident and will be releasing a report on it very shortly.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Have you encountered any legal obstacles in investigating such incidents, although there is no reference in the present act to places under Canadian air traffic control?

**Mr. Thorneycroft:** Sir, we did not, and I suggest that the reason we did not is that we work very closely with the interna-

[Traduction]

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** À la page 4, on mentionne l'ancienne loi, qui a été adoptée quand?

**Mme Martin:** En novembre 1983.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Dans le projet de loi C-2, à l'article 3, il est écrit: «La présente loi s'applique à tout accident aéronautique survenu:», puis on énumère les cas. Il n'y a aucun problème en ce qui concerne l'alinéa a), mais à l'alinéa b) ou peut lire ceci: «en tout lieu dont la circulation aérienne est sous contrôle canadien». Ces précisions ne figuraient pas dans la loi précédente. Je présume qu'une raison précise explique leur présence dans ce projet de loi-ci. Pourquoi, alors qu'elles ne se trouvaient pas dans la loi précédente?

**Mme Martin:** Je crois comprendre que c'est parce que notre contrôle aérien s'étend sur une partie de l'Atlantique nord.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** S'est-il produit un incident, comme celui du Delta il y a quelques années, qui expliquerait la présence de ces précisions dans l'actuel projet de loi?

**Mme Martin:** Ces précisions visent à mieux exposer le fonctionnement du Bureau et l'étendue de l'aire de juridiction que nous avons en tant que pays. Peut-être que les juristes peuvent fournir de plus amples renseignements.

**M. Royer:** D'après ce que je sais, il y aurait certains endroits, même dans la partie septentrionale des États-Unis, où la circulation des avions est prise en charge par les contrôleurs du Canada. Puisque tel est le cas, il nous semble que ce serait au Bureau de mener l'enquête.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Le ministre vient de faire allusion à l'Atlantique-Nord et j'ai évoqué un incident de la Delta Airlines qui s'est produit il n'y a pas tout à fait deux ans. Il me semble qu'il y avait deux ou trois incidents. Le Bureau actuel a-t-il fait une enquête là-dessus et, le cas échéant, le rapport a-t-il été rendu public?

**M. Royer:** Je ne peux pas répondre à votre question, étant donné que je ne fais pas partie du bureau.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Peut-être que M. Thorneycroft, président du Bureau actuel pourrait répondre.

**M. K. J. Thorneycroft, président du Bureau canadien de la sécurité aérienne:** En ce qui concerne l'incident auquel je pense que vous faites allusion et qui s'est produit au-dessus de l'Atlantique-Nord, je peux certainement vous répondre. Il s'est produit dans une partie de l'espace aérien assujéti au contrôle canadien de la circulation aérienne. Le Bureau canadien de la sécurité aérienne a fait une enquête sur cet incident et publiera son rapport sous peu.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Avez-vous rencontré des obstacles juridiques au cours de l'enquête sur de tels incidents, bien qu'il ne soit fait aucune allusion dans la loi actuelle à des lieux relevant du contrôle canadien de la circulation aérienne?

**M. Thorneycroft:** Non monsieur, et je pense que c'est parce que nous travaillons très étroitement avec l'Organisation de

[Text]

tional civil aviation organization and there are protocols and ways of doing business that have been agreed to between member states. We fell into the right to investigate that incident through that avenue.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I believe that the comparable American authority conducted an investigation. Have they released their report?

**Mr. Thorneycroft:** I am not aware of what the Americans have done, if I am referring to the same investigation.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** It was a near miss.

**Mr. Thorneycroft:** It involved a Boeing 747. Because it happened in a piece of airspace that was under Canadian air traffic control, we were the lead agency. We certainly got information and evidence from the American authorities.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I am leading to this question: Could we have a situation where two authorities—let us say the American authority and the board here—investigate the same incident—perhaps over the northern United States or perhaps over the northern Atlantic—and utter diverging reports?

**Mr. Thorneycroft:** I think it would be highly unlikely the way the international agreements are set up through the ICAO. I think a decision is taken as to who is going to be the lead agency in looking at an incident. That is not to say, however, other interested parties might not participate. In fact, that has happened quite a bit.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I should like to turn to page 5 and to have some reassurance. What we have on page 5 are definitions of sea areas. Are these definitions the standard Canadian definitions of "continental shelf, internal waters of Canada" and "territorial sea of Canada?" Am I correct in thinking that no new element has been introduced in the definitions?

**Mr. Royer:** I cannot remember which act the definitions come from, but they were agreed to by the people in the departments of International Law, Justice and External Affairs, and they meet the actual legislative requirements.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I have some idea of definitions and some of the problems with regard to fishing on the Grand Banks, for example. What I am trying to discover is whether, when you use these words here, you are referring to the same areas of the open sea, the territorial sea and the inland waters of Canada that we would be referring to if we were dealing with a fisheries matter; or is there a difference when we come to this particular piece of legislation?

**Mr. Royer:** That I cannot answer.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Perhaps we could get a written response on that, Mr. Chairman.

[Traduction]

l'aviation civile internationale et que les pays membres observent les protocoles et les façons de procéder. Nous avons eu raison de mener l'enquête sur cet incident de cette façon-là.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je crois bien que votre homologue américain a également mené son enquête. A-t-il publié son rapport?

**M. Thorneycroft:** Je ne suis pas au courant de ce qu'on fait les Américains, si nous parlons bien entendu de la même enquête.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Il s'agissait d'une quasi-collision.

**M. Thorneycroft:** C'était un Boeing 747. Comme cet incident s'est produit dans l'espace aérien assujéti au contrôle canadien de la circulation aérienne, nous en avons été l'agence principale d'enquête. Nous avons bien entendu obtenu renseignements et preuves de la part des autorités américaines.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** J'en arrive à cette question: se pourrait-il que deux autorités—par exemple une autorité américaine et le Bureau canadien—fassent une enquête sur le même incident—qui se serait produit peut-être au-dessus du nord des États-Unis ou de l'Atlantique-Nord—et publient des rapports divergents?

**M. Thorneycroft:** Je pense que ce serait extrêmement improbable en raison des accords internationaux fixés par l'entremise de l'AOCI. Je pense que l'on désigne toujours l'agence qui se chargera d'enquêter sur l'incident. Cela n'exclut pas toutefois la participation d'autres parties intéressées. En fait, c'est ce qui se produit assez souvent.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** J'aimerais des précisions à propos de la page 5 où figurent les définitions des régions maritimes. Ces définitions sont-elles les définitions canadiennes d'usage de «plateau continental, eaux intérieures» et «mer territoriale»? Ai-je raison de croire qu'aucun nouvel élément n'a été ajouté à ces définitions?

**M. Royer:** Je ne me souviens pas de la loi d'où on a tiré ces définitions, mais elles ont été acceptées par les fonctionnaires des ministères du Droit international, de la Justice et des Affaires extérieures; elles répondent aux exigences législatives réelles.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je connais un peu les définitions et certains des problèmes concernant la pêche sur les Grands bancs, par exemple. J'essaie de savoir si, lorsque vous employez ces mots, vous faites allusion aux mêmes zones de haute mer, de mer territoriale et d'eaux intérieures auxquelles nous ferions allusion lorsque nous traitons, par exemple, d'une question relative aux pêches; ou bien les choses sont-elles différentes en ce qui concerne cette loi en particulier?

**M. Royer:** Je ne peux pas répondre à cette question.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Nous pourrions peut-être obtenir une réponse écrite à ce sujet, monsieur le président.

[Text]

**Ms. Martin:** Perhaps I may respond to that. In the clause-by-clause reference on page 4 the act is described and it indicates that the current transportation accident investigation jurisdiction, in all modes, is transferred as it presently exists to the new board. Therefore, the areas that we can now investigate are, in fact, transferred within this board in the same reference whether it be a marine accident, a rail accident or an air accident.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That answers the question and I do not think we require one in writing.

On page 6, clause 4 we have words which have the effect of establishing a board consisting of not more than five full-time members appointed by the Governor in Council. The present statute, the one that is to be supplanted, provides for a board consisting of not fewer than three members, at least one of whom shall be a full-time member.

My question is: Are there to be any part-time members of the new board or is the adjective "full-time" included here with the effect of excluding any part-time members?

**Ms. Martin:** Yes, the plan of the bill is to have all five members as full-time members because we are bringing together all modes of transportation. However, the bill also allows, in subclause 9(2), for experts to be hired to assist the board in its work. If the work load ever proves to be too heavy, then this is one way that we can cope with it—that is, by hiring experts to assist but not to act as board members per se.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I have a bit of a problem and I hope you will not dismiss it as merely a logical problem, because I do get accused of that by some of my Senate colleagues.

We are going to have a new board here. It will start without a membership, and yet we are told, in subclause 4(5), that the Governor in Council is to appoint members in such a way that the board remains constituted at all times at least partly of persons who have had previous experience as members. There will be no members. How can, in logic and law, that requirement be fulfilled by the Governor in Council, regardless of how hard the Governor in Council works? There are no members, yet they are to appoint persons who have had previous experience as members.

**Ms. Martin:** All things must have a beginning, and the way this particular bill is worded at this point in time is to ensure the continuity of the board as members have to be replaced. The bill also states that the people chosen for the board must have expertise within the various modes of transportation that are being covered. We have to have a starting point.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** By saying what you did about all things having to have a beginning, you seem to be saying that, in this beginning, the board is without form and void and this requirement will not apply initially to the board.

[Traduction]

**Mme Martin:** Je pourrais peut-être y répondre. À la page 4 figure le champ d'application de la loi qui indique que le domaine actuel de compétence d'enquête sur des accidents de tout mode de transport est transmis, comme ou le fait actuellement, au nouveau Bureau. Par conséquent, les domaines dans lesquels nous pouvons mener des enquêtes relèvent de ce Bureau, qu'il s'agisse d'un accident maritime, ferroviaire ou aéronautique.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Cette réponse me suffit et je ne pense pas que nous ayons besoin d'une réponse écrite.

À l'article 4, page 6, il est question de constituer un Bureau composé d'au plus cinq membres à temps plein nommés par le gouverneur en conseil. La loi actuelle, celle qui doit être remplacée, prévoit un bureau formé d'un minimum de trois membres, dont l'un doit être membre à temps plein.

Ma question est la suivante: Y aura-t-il des membres à temps partiel au sein du nouveau Bureau ou bien l'expression «à temps plein» exclut-elle tout membre à temps partiel?

**Mme Martin:** Oui, ce projet de loi prévoit cinq membres à temps plein, étant donné que tous les modes de transport sont regroupés. Toutefois, en vertu du paragraphe 9(2), il est également prévu de retenir les services d'experts pour permettre au Bureau de s'acquitter de ses fonctions. Si la charge de travail devient trop lourde, nous pouvons alors recourir à ces experts qui aideront le Bureau sans agir à titre de membres à part entière.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** J'ai un petit problème et j'espère que vous ne me direz pas qu'il s'agit uniquement d'un problème de logique, comme m'en accusent certains de mes collègues.

Nous aurons bientôt un nouveau Bureau qui verra le jour avant qu'on ne nomme les membres et pourtant, on nous dit au paragraphe 4(5) que le gouverneur en conseil doit nommer des membres de façon à assurer la stabilité du Bureau à tout moment. Par ailleurs, plusieurs de ces membres devront avoir déjà eu une certaine expérience à ce titre. Il n'y aura pas de membres. Comment, en toute logique et devant la loi, le gouverneur en conseil peut-il remplir cette obligation, même s'il travaille fort? Il n'y a pas de membres et pourtant il doit nommer des personnes qui ont déjà eu une expérience en cette fonction.

**Mme Martin:** Tout a un début; la façon dont ce projet de loi est formulé pour l'instant permet de garantir la stabilité du Bureau, puisque les membres doivent être remplacés. Le projet de loi porte également que les personnes choisies pour faire partie du Bureau doivent avoir une certaine expertise dans les divers modes de transport qui sont visés. Il faut bien commencer quelque part.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** En disant que tout a un début, vous semblez dire que pour l'instant le Bureau est sans forme et nul et que cette exigence ne s'y appliquera pas.

[Text]

**Ms. Martin:** It is my understanding that at this point in time the board will be starting anew. There will be new appointments.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Will all the appointments be new?

**The Chairman:** That is pretty hard to answer.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** It is a new board. The existing board will disappear, so all the members have to be new.

**The Chairman:** Do you mean as opposed to the reappointment of members of the old board?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That is another question. It seems to me that it is going to be very difficult for the Governor in Council to fulfil the statutory requirement here initially.

**Ms. Martin:** If you look at subclause 5 you will see that it says the following:

In fixing a term of appointment or reappointment, the Governor in Council shall endeavour to ensure, to the extent that it is practical to do so, that, notwithstanding periodic changes in the membership of the Board, it remains constituted at all times at least partly of persons who have had previous experience as members.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Where is that?

**Ms. Martin:** On page 6, clause 4(5).

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That is the one I asked you to explain.

**Ms. Martin:** It says, "... to the extent that it is practical."

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** All right. That is very helpful. I have a question concerning the relationship between the board and the directors of investigation. This arises from page 10. After provision has been made for the appointment of employees by the board, we are told in clause 10 that:

From among the employees appointed under subsection 9(1), there shall be

(a) a Director of Investigations (Air), a Director of Investigations (Marine) and a Director of Investigations (Rail and Commodity Pipelines); and

(b) other investigators.

Now, let us suppose there has been an accident or an incident. How will the investigation be set in motion? Will the board have to meet, or can the chairperson alone trigger the investigation?

**Ms. Martin:** In the definition of the board's mandate, the board sets the policy as to what is an occurrence that will be investigated and what is not, so there will be certain guidelines laid down that will trigger an investigation. If the extent of the investigation is to be broadened, because the type of accident

[Traduction]

**Mme Martin:** Ce que je sais, c'est que pour l'instant le bureau repart à zéro. Il y aura de nouvelles nominations.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Toutes les nominations seront-elles nouvelles?

**Le président:** Il est difficile de répondre à cette question.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Il s'agit d'un nouveau Bureau. Le Bureau actuel va disparaître; tous les membres doivent donc être nouveaux.

**Le président:** Voulez-vous dire nouveaux par opposition aux membres de l'ancien Bureau qui seraient renommés?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** C'est une tout autre question. Il me semble qu'il sera très difficile au gouverneur en conseil de remplir en premier lieu l'obligation statutaire.

**Mme Martin:** Il vous suffit de lire le paragraphe 5:

Dans la fixation des mandats, le gouverneur en conseil doit être guidé par le souci d'assurer la stabilité du Bureau par la présence de membres ayant déjà une certaine expérience en cette fonction.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Où cela se trouve-t-il?

**Mme Martin:** À la page 6, paragraphe 4(5).

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** C'est le paragraphe que je vous ai demandé d'expliquer.

**Mme Martin:** Il prescrit qu'il «... doit être guidé par le souci...»

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Très bien. Cela est très utile. J'ai une question à poser au sujet des rapports entre le Bureau et les directeurs des enquêtes. À la page 10, après la disposition relative à la nomination d'employés par le Bureau, il est indiqué à l'article 10 que:

«Sont nommés, parmi le personnel, les enquêteurs dont un directeur des enquêtes pour chacun des trois domaines suivants: accidents aéronautiques, accidents maritimes et accidents ferroviaires et de productoduc».

Supposons maintenant qu'il y ait un accident ou un incident. Comment l'enquête va-t-elle démarrer? Faudra-t-il que le Bureau se réunisse ou le président a-t-il le pouvoir de déclencher l'enquête?

**Mme Martin:** D'après la définition de son mandat, le Bureau établit des règles générales définissant les accidents qui feront l'objet d'une enquête, et les autres; ainsi, certaines lignes de conduite bien établies permettront de déclencher les enquêtes. Si l'enquête doit être élargie, dans la mesure où le genre

[Text]

or incident may not necessarily have been defined in the policies, then I would imagine the chairman would call for a board meeting to determine if they were going to change their policies. However, the policies should be drafted such that they would cover the instigation of an investigation of an accident or an occurrence. We left it within the purview of the board to make the determination of what it will investigate.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** All right.

**Ms. Martin:** If I may add to that, any two members of the board can request that a meeting of the board be called, so that if there were two members of the board who felt that something was going by the wayside that should be looked at, they have the authority to call a meeting.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Once an investigation has been launched, what is the function of the board in relation to that particular investigation?

**Ms. Martin:** The directors have the exclusive authority to direct the conduct of those investigations; but if, at any time, the board members feel that they have not received sufficient information, or that all avenues have not been investigated when the Director of Investigation comes forward with his report, then there is a clause in the bill—and I cannot quote it exactly—that gives them the authority to ask for further investigation and further detail. Apparently, that is clause 8.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** But in the sense that they are not to be on the scene?

**Ms. Martin:** No. The Director of Investigation is fully responsible for the direction of the investigation.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Why the emphasis, then, in the bill on the members of the board having relevant expertise, if they themselves are to be kept away from the site?

**Ms. Martin:** We feel the expertise is required to make the judgment decisions that are necessary on the reports of the accidents. It is through bringing together knowledge from the marine, air and rail industries, that there will be a joining of expertise within that area, to assist the members in making the judgment decisions when they are reviewing the investigative facts that are brought before them.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Since we are conceivably going to have a five-person board, you will have two people on there who will be experts in aviation, but you will have much less expertise than you presumably now have in that field.

**Ms. Martin:** Not necessarily.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Why do you say that?

**Ms. Martin:** You may have less members, but it does not necessarily mean that you will have less expertise.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Let us come at it another way. The possibility of having as much expertise is eliminated because these people are only going to have two arms. A member is not going to be an expert, presumably, in rail operations and pipelines and marine and aviation. If you

[Traduction]

d'accident ou d'incident n'a pas été nécessairement défini, j'imagine alors que le président réunira le Bureau afin de décider s'il y a lieu de modifier ces règles générales. Celles-ci doivent toutefois être rédigées de façon à prévoir l'institution d'une enquête en cas d'accident. Nous avons laissé au Bureau la responsabilité de déterminer les accidents qui doivent faire l'objet d'enquête.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Très bien.

**Mme Martin:** Je me permets d'ajouter que deux membres du Bureau peuvent demander la convocation du Bureau. Si donc deux membres pensent que quelque chose ne va pas, ils peuvent convoquer une réunion du Bureau.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Une fois l'enquête déclenchée, quelles sont les fonctions du Bureau?

**Mme Martin:** Les directeurs ont le pouvoir exclusif de diriger ces enquêtes. Si, par contre, à quelque moment que ce soit, les membres du Bureau pensent, au moment où le directeur des enquêtes présente son rapport, ne pas avoir reçu suffisamment de renseignements ou que toutes les possibilités n'ont pas été explorées, ils ont le droit, en vertu d'un article du projet de loi—je ne peux pas le citer exactement—de demander une enquête plus approfondie et plus de détails. Il s'agit apparemment de l'article 8.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Au sens où ils n'ont pas besoin de se trouver sur les lieux de l'accident?

**Mme Martin:** Non. Le directeur des enquêtes est totalement responsable de la direction de l'enquête.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Pourquoi donc le projet de loi insiste-t-il sur la présence des membres du Bureau ayant une expertise pertinente, s'ils ne peuvent pas se rendre sur les lieux de l'accident?

**Mme Martin:** Nous pensons que cette expertise est indispensable pour prendre des décisions judiciaires à propos des rapports d'accident. Les connaissances des secteurs de la marine, de l'aviation et des chemins de fer, une fois réunies, permettent d'obtenir une expertise dans ce domaine susceptible d'aider les membres à prendre des décisions judiciaires au moment de l'examen des résultats d'enquête qui leur sont présentés.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Si donc nous allons théoriquement avoir un Bureau composé de cinq personnes, deux d'entre elles seront spécialisées dans l'aviation, ce qui veut dire que vous aurez beaucoup moins d'expertise que celle dont vous disposez actuellement dans ce domaine.

**Mme Martin:** Pas nécessairement.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Pourquoi pas?

**Mme Martin:** Le fait d'avoir moins de membres ne signifie pas nécessairement que l'on dispose de moins d'expertise.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Permettez-moi de poser la question d'une autre façon. Il est impossible d'avoir autant d'expertise, puisque ces deux personnes ne pourront pas tout faire. Je présume qu'une personne, à elle seule, ne peut pas être spécialisée dans le domaine des chemins de fer,

[Text]

had one person for each of those four, you would only have one left over. You would presumably have only two people in any one field.

**Ms. Martin:** The bulk of the investigative abilities or the expertise is within the investigating rank. That is why we have a Director of Investigation in each of the modes. It is to ensure that each mode is treated equally.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I understand that, but my problem is with your requirement that there be expertise in the board. I am not disputing the desirability of that kind of expertise there. It seems to me that you are going to have it very thin on the ground.

**Ms. Martin:** Perhaps, if I used the word "knowledgeable" rather than "expertise," senator. The purpose of the board is to have members who are knowledgeable within the industry and capable of rendering judgment based on facts that are brought before them on the particular accidents.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I am sure you are familiar with the charges that one sometimes hears in Washington, D.C., that it is not desirable to have people who are too knowledgeable in an industry conducting investigations because they are likely to have gained their knowledge with some of the companies or some of the unions which are involved in the particular transportation industry, and consequently they come to their review function with a more than charitable attitude toward some of the time-saving and money-saving practices that go on within transportation industries. It seems to me that you are setting it up in such a way that almost inevitably the authority of the board has a shadow on it. I do not want to be too forceful about this but let us say, to take an example that may seem far out, that someone who is a vice president of a railway company gets tired of that kind of work and is discovered by the Governor in Council and the Governor in Council, or whoever speaks for it, says, "Come to Ottawa. There is an interesting new career open for you there." So that person comes to Ottawa, gets on the board, and is very sympathetic to the trials and tribulations of railway companies as they try to break even. It seems to me that, as a potential traveller on the railway, I would be uneasy about having that kind of person investigating accidents and incidents.

**Ms. Martin:** Well, first, they are not doing the investigation; they are providing the overall judgment. However, I think that what we have done here, senator, should really counter your concern. The fact is that we brought together a multi-modal board, so, therefore, we have balance on the board. At present, the board is strictly air investigation and all members have an air background. By bringing together the balance on the board among the three modes, we will not just have people from within that particular mode. That would give you the balance that you may have concerns about, because you would have people from rail commenting on air and people from air commenting on rail and marine.

[Traduction]

des productoducs, de la marine et de l'aviation. Si vous aviez une personne spécialisée dans chacun de ces quatre domaines, il ne vous en resterait plus qu'une. Vous n'avez vraisemblablement que deux personnes par domaine.

**Mme Martin:** Ce sont les enquêteurs qui possèdent la plupart de cette expertise. C'est la raison pour laquelle nous avons un directeur des enquêtes pour chaque mode de transport. Cela permet de garantir le traitement équitable de chaque mode de transport.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je le comprends très bien. Par contre, je ne vois pas pourquoi vous insistez sur l'expertise du Bureau. Je ne conteste pas qu'il soit souhaitable d'avoir ce genre d'expertise, mais il me semble qu'elle sera infime.

**Mme Martin:** Il vaudrait peut-être mieux que j'utilise l'expression «bien informé» plutôt que «expertise». L'objectif du Bureau est d'avoir des membres bien informés au sein de l'industrie et capables de rendre un jugement à partir des faits qui leur sont présentés à propos d'accidents particuliers.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous savez probablement qu'à Washington (D.C.) on entend parfois certaines accusations selon lesquelles il ne serait pas souhaitable que des gens bien informés fassent des enquêtes, étant donné que leurs connaissances proviennent sans doute de certains syndicats ou sociétés qui jouent un rôle dans l'industrie de transport en question. Par conséquent, ces gens risquent, dans l'accomplissement de leurs fonctions d'enquêteurs, de faire preuve de plus d'indulgence à l'égard des industries de transport et de leurs façons d'économiser du temps et de l'argent. Il semble donc que l'autorité du Bureau en sera presque immanquablement amoindrie si vous procédez de la sorte. Je ne veux pas insister plus qu'il ne faut à ce sujet, mais supposons, par exemple, bien que cela puisse sembler exagéré, qu'un vice-président d'une compagnie de chemin de fer veuille changer de travail, que le gouverneur en conseil en ait vent et qu'il lui propose de venir à Ottawa siéger au sein du Bureau. Il est évident que cette personne sera bien disposée à l'égard des compagnies de chemin de fer qui s'efforcent péniblement d'être rentables. Il me semble qu'à titre de passager éventuel du chemin de fer, je serais gêné de savoir que ce genre de personne enquête sur des accidents ou incidents.

**Mme Martin:** Tout d'abord, les membres du Bureau ne sont pas chargés des enquêtes; ils sont là pour rendre un jugement global. Je crois, par contre, que notre façon de procéder devrait apaiser vos inquiétudes. Nous avons en fait un Bureau où sont représentés tous les modes de transport, ce qui assure un certain équilibre. À l'heure actuelle, le Bureau s'occupe strictement des enquêtes relatives aux accidents d'avion et tous ses membres ont une formation aéronautique. En regroupant les trois modes de transport au sein du Bureau, nous arrivons à l'équilibre que vous recherchez. En effet, nous avons des gens spécialisés dans le domaine des chemins de fer qui se prononceront sur les accidents d'avion et des gens spécialisés dans le domaine de l'aviation qui se prononceront sur les accidents de chemins de fer et maritimes.

[Text]

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes, I understand that, but it seems to me that you have two goals here. You want members of the board to be somewhat knowledgeable with regard to the mode of transportation with which they are dealing. On the other hand, from what you now say, you do not want them to be addicts or professionals in a particular mode of transportation. Those are two quite legitimate aspirations. I question whether you can accommodate both of them on a five person board. You might be able to do it with a nine of twelve person board. You see the problem that I raise?

**Ms. Martin:** Well, in the United States, they manage it with a three member board and they find that more than adequate.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** It is exactly the United States example that worries me, for the reasons I mentioned earlier. All right. You seem to be happy.

Mr. Chairman, those are the questions I wished to raise at this time. However, let me ask one other question of a very different nature. I will address this question to the minister, but I suspect she may want assistance of counsel.

This bill is accompanied by what is commonly called a Royal Recommendation. To which clauses of the bill is this recommendation relevant? It states:

Her Excellency the Governor General recommends to the House of Commons the appropriation of public revenue under the circumstances, in the manner and for the purposes set out in a measure—

What does “under the circumstances” mean?

**Ms. Martin:** Could you give us the reference?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** It is opposite page 1 in the revised bill.

**Ms. Martin:** Is that the copy of the bill headed “As passed?”

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I am reading from—I see. The recommendation has been dropped from the amended bill.

**Ms. Martin:** Yes.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** In any case, we know that there was a recommendation. I would like to know the circumstances to which the recommendation refers.

**Ms. Martin:** I stand to be corrected, but I believe the reason for that particular notation was the consideration given from going from a five-person board to a seven-person board. If that occurred, that would be required, but in the long discussions we had at the meetings of the standing committee it was decided that we should stay with a five-person board. So that is not required.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So it cannot be argued that there is any clause—Mr. Chairman, that may be misleading. I will start again.

[Traduction]

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui, je comprends bien, mais il me semble que vous poursuivez deux objectifs. Vous voulez que les membres du Bureau soient quelque peu informés au sujet du mode de transport visé. Par ailleurs, comme vous venez de le dire, vous ne voulez pas qu'ils soient des fanatiques ou des professionnels d'un mode de transport particulier. Ces deux aspirations sont parfaitement légitimes. Je doute simplement que vous puissiez répondre aux deux en même temps, alors que le Bureau ne compte que cinq membres. Cela serait du domaine du possible si le Bureau se composait de neuf à douze personnes. Voyez-vous le problème?

**Mme Martin:** Les États-Unis s'accrochent d'un bureau composé de trois membres et considèrent que cela suffit amplement.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** C'est justement l'exemple des États-Unis qui m'inquiète pour les raisons que j'ai mentionnées plus haut. Mais cela semble vous satisfaire, très bien.

Monsieur le président, je n'ai plus de questions à poser à ce sujet pour le moment. Permettez-moi toutefois d'en poser une totalement différente. J'adresse cette question à la Ministre, mais je suppose qu'elle demandera l'aide d'un avocat.

Ce projet de loi s'accompagne de ce qu'on appelle habituellement une recommandation royale. À quels articles du projet de loi s'applique cette recommandation? En voici le texte:

Son Excellence le gouverneur général recommande à la Chambre des communes l'affectation de deniers publics dans les circonstances, de la manière et aux fins prévues dans une mesure . . .

Que veulent dire les mots «dans les circonstances»?

**Mme Martin:** Pourriez-vous nous donner la référence?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** La page opposée à la première page du projet de loi révisé.

**Mme Martin:** S'agit-il de l'exemplaire intitulé «adopté»?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Un instant. La recommandation ne figure pas dans le projet de loi amendé.

**Mme Martin:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** De toute manière, nous savons qu'il y avait une recommandation. J'aimerais qu'on me dise à quelles circonstances la recommandation faisait allusion.

**Mme Martin:** Qu'on me corrige si je fais erreur, mais je pense que cette note explicative était due au fait qu'on a pensé, à un certain moment, nommer sept membres plutôt que les cinq prévus. Si cela s'était produit, il aurait fallu en effet prévoir l'affectation de fonds additionnels; cependant, au cours des longues discussions qui ont eu lieu pendant les séances du Comité permanent, on a décidé de garder un Bureau composé de cinq membres seulement. La recommandation n'était donc plus nécessaire.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Par conséquent, on ne peut prétendre, monsieur le président, qu'une dis-

[Text]

Does this bill, in any of its clauses, appropriate money?

**Ms. Martin:** I stand to be corrected by the legal drafters on this, but I do not believe there is any requirement.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So the Royal Recommendation was appended against the possibility, as the minister has said, that an increase in expenditures might be involved.

**Ms. Martin:** On that particular drafting there was consideration given to going from five to seven. If we had, it would have been necessary, but the standing committee voted for a five-person board.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So the Royal Recommendation, in a sense, never became operative?

**Ms. Martin:** No.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I think we will come back to the matter of the comparison to the United States model with the second group of witnesses scheduled for this morning. You have some misgivings about that, and I think it is crucial to our considerations.

I now call upon Senator Stollery.

**Senator Stollery:** I noticed that there will be a comprehensive review in 1993. That is set out in clause 63.

The minister talked about consideration having been given to a five-man board and a seven-man board. The Americans have a three-man board. Why did you put in clause 63? What did you or do you contemplate?

**Ms. Martin:** Hopefully there will be no problems with this board, but it is a new board. This will be a new operation. We felt it necessary to ensure that a review was held to make sure the board was constructed and operating in such a way that is carrying out the intention of the legislation.

**Senator Stollery:** The intent of the bill is to ensure that accidents are properly investigated in Canada. I think we all agree that that is very important.

I would have to assume that the government is somewhat concerned about this or it would not have put in clause 63.

I have read about the difference between an investigation and board members. I cannot help but raise the issue Senator Stewart has referred to—that is, whether this board is not going to be overworked, bearing in mind that it has to investigate accidents relating to three modes of transportation.

The United States model is not relevant because the jurisdiction down there is quite different.

I suspect I am not the first person who has raised this concern about whether there should be a five-man board or a seven-man board.

[Traduction]

position quelconque nous induit en erreur. Je vais recommencer.

Est-ce que l'un ou l'autre des articles de ce projet de loi prévoit une affectation de fonds?

**Mme Martin:** Les rédacteurs de la loi pourront me corriger, mais je ne le pense pas.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Donc, la recommandation royale a été annexée au cas où, comme l'a dit la ministre, il y aurait eu une augmentation des dépenses.

**Mme Martin:** En ce qui concerne cette version particulière du projet de loi, on pensait faire passer le nombre de membres du Bureau de cinq à sept. En l'occurrence, il aurait fallu prévoir l'affectation de fonds additionnels, mais le Comité permanent a décidé en faveur d'un Bureau de cinq membres.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** La recommandation royale n'a donc jamais servi?

**Mme Martin:** Non.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Je pense que nous reviendrons à la question d'une comparaison avec le modèle américain, lorsque nous recevrons le deuxième groupe de témoins qui doit comparaître ce matin. Vous semblez avoir certaines craintes à ce sujet et je pense que c'est une question cruciale dans le cadre de notre étude.

Je laisse maintenant la parole au sénateur Stollery.

**Le sénateur Stollery:** Je remarque qu'un examen complet sera entrepris en 1993. C'est ce qui est prévu à l'article 63.

La ministre dit qu'on a pensé constituer un Bureau de cinq ou de sept personnes. Les Américains en ont un de trois membres. Pourquoi avez-vous inséré l'article 63? À quoi vous attendez-vous?

**Mme Martin:** Nous espérons que ce Bureau n'aura aucun problème, mais il demeure que c'est un nouvel organisme. Nous avons jugé nécessaire de prévoir un examen afin de nous assurer que le Bureau était conçu et fonctionnait conformément au but visé par la loi.

**Le sénateur Stollery:** Le projet de loi a pour but de s'assurer que les accidents qui se produisent au Canada sont l'objet d'enquêtes adéquates. Je pense que nous sommes tous d'accord pour dire que c'est très important.

Je suppose que le gouvernement en est bien conscient et que c'est la raison pour laquelle il a inséré l'article 63.

J'ai lu au sujet des différences entre les enquêteurs et les membres du Bureau. Je ne peux m'empêcher de soulever la question à laquelle le sénateur Stewart a fait allusion—à savoir si ce Bureau ne sera pas débordé, étant donné qu'il devra faire enquête sur les accidents de trois modes de transport.

Il ne sert à rien d'examiner le modèle américain, parce que leur législation est complètement différente.

Je pense que je ne suis pas le premier à me demander si le Bureau devrait compter cinq ou sept membres.

[Text]

**Ms. Martin:** The purpose of the review clause is not predicated on whether it is five members or seven members, or whether we have enough. This clause is built in to ensure there is a review to make sure the intent of the bill is being lived up to.

We feel that the selection of a five-person board will allow the board to operate properly. If there is an extensive work load, as we have indicated in the bill, they have the opportunity to hire expertise.

The clause respecting a review is one that will also ensure in the minds of the Canadian public that the board is working properly.

**Senator Stollery:** I am a little unclear about the hiring of expertise. It is the Directors of Investigations who are clearly going to be conducting the investigations to avoid some of the problems that have arisen over the past couple of years. Is that for the Directors of Investigations or for the board?

**Ms. Martin:** It is for the board, if extra help is required.

**Senator Stollery:** In answer to Senator Stewart, you seemed to give the impression that the expertise on the board is a general kind of expertise. In other words, I suppose you are trying to distinguish between the actual Directors of Investigations, who obviously have to have a great deal of technical expertise, and the members of the board.

Would you pursue that distinction a little?

**Ms. Martin:** Again, we are sort of prejudging what might happen, but the purpose of having the clause in the bill is to give the board the authority to seek additional expertise if it feels there is a technical requirement that it does not have within the Directors of Investigations, because it is something new and something not encountered before. The purpose of putting that into the bill is so that they have the authority to request the additional technical expertise, should they require it.

**Senator Stollery:** I was drawn to the section on definitions and on reading the definition, I thought it was pretty obscure. I am just curious as to what the drafters mean when they say that:

'aircraft' means any machine capable of deriving support in the atmosphere from reactions of the air, other than a machine designed to derive support in the atmosphere from reactions against the earth's surface of air expelled from the machine, and includes a rocket;

Is that not what a rocket is?

**Ms. Martin:** That definition was taken directly from the Aeronautics Act and placed in the bill.

**Senator Stollery:** It seems to me to be a very strange definition.

[Traduction]

**Mme Martin:** L'article portant sur l'examen complet de l'application de la loi n'a rien à voir avec le fait que le Bureau comporte cinq ou sept membres. L'examen qui y est prévu vise à s'assurer que la loi produit bien l'effet recherché.

Nous pensons qu'un Bureau de cinq personnes pourra fonctionner convenablement. Si leur charge de travail est trop lourde, les membres pourront embaucher des experts.

L'article relatif à l'examen de la loi rassurera la population canadienne sur le bon fonctionnement du Bureau.

**Le sénateur Stollery:** Je ne comprends pas très bien la question de l'embauche d'experts. Ce sont les directeurs des enquêtes qui mèneront réellement les enquêtes, et cela afin de prévenir certains des problèmes qui se sont déjà posés il y a quelques années. Les experts seront-ils embauchés pour aider le Bureau ou les directeurs des enquêtes?

**Mme Martin:** Pour les membres du Bureau, s'ils ont besoin d'aide additionnelle.

**Le sénateur Stollery:** Dans la réponse que vous avez donnée au sénateur Stewart, vous donniez l'impression que l'expérience requise des membres du Bureau est plutôt générale. En d'autres mots, je suppose que vous faites une distinction entre les personnes qui mèneront les enquêtes, lesquelles devront posséder de grandes compétences techniques, et les membres du Bureau.

Auriez-vous l'obligeance de vous attarder un peu plus sur cette distinction?

**Mme Martin:** Nous faisons encore une fois des suppositions sur ce qui pourrait se produire; cet article a été inclus dans le projet de loi pour autoriser les membres du Bureau à demander de l'aide additionnelle s'ils estiment nécessaire d'obtenir des compétences techniques que ne possèdent pas les directeurs d'enquête. N'oublions pas que ce Bureau est entièrement nouveau et que nous n'avons jamais fonctionné de cette manière auparavant. Cet article ne vise qu'à leur donner l'autorisation de faire appel à des compétences techniques additionnelles si jamais ils en ont besoin.

**Le sénateur Stollery:** J'ai été amené à lire les définitions et je les ai trouvées quelque peu obscures; je me demande ce que veulent dire les rédacteurs par la définition suivante:

«aéronef» Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air, à l'exclusion d'appareils conçus pour se maintenir dans l'atmosphère par l'effet de la réaction, sur la surface de la terre, de l'air qu'ils expulsent. Sont incluses les fusées.

N'est-ce pas précisément ce qu'est une fusée?

**Mme Martin:** Cette définition a été tirée directement de la Loi sur l'aéronautique et insérée dans le projet de loi.

**Le sénateur Stollery:** Elle me semble bien étrange.

[Text]

**Ms. Martin:** Again, I have to refer to the experts. However, I know that that definition is now in the Aeronautics Act, so that we felt it correctly identified "aircraft".

**Senator Stollery:** It certainly identifies aircraft.

I would like to return to this issue of continuity, because the bill places a strong emphasis on continuity. I am interested in how you intend to live up to the spirit of the act. The point of my question is not to inquire whether or not you intend to re-appoint the members of the former board. However, in clause 4(5), it is not merely implied; it is clearly expressed that you want to have experience on this board. You not only want to have people who are experienced on this board, you want something a little more unusual, which is that this board remain constituted at all times, at least partly, of people who have had previous experience as members. I have difficulty in understanding how you will live up to the spirit of that undertaking without re-appointing some of the members of the old board, since you have put that spirit so strongly in your own bill.

**Ms. Martin:** Senator Stollery, the reason why that section is in the bill is to ensure that when replacements to the board are made, the whole board is not replaced at one time; in other words, that there is a continuity of experience remaining on the board. Certainly, with respect to the initial appointments; as the phrase says: "wherever practical". That does not rule out the fact that someone from the existing board may, in fact, be appointed. However, at this point in time we just have one board from which to draw, and that is the CASB. For example, there is no such board that exists, per se, in the rail and marine industries. I feel that this clause is worded in such a way that it gives us the opportunity to re-appoint if we feel that the individual meets the needs of the board. More importantly, the phrase is there in order to preserve the continuity of the board as replacement is necessary in the future.

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, I only have one other question—

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** May I ask a question, Senator Stollery, before you go on?

**Senator Stollery:** Go ahead, senator. I have one further question.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, I want to refer back to a question I raised earlier because of something which again arises now.

Madam Minister, you have a five-person board. Presumably, you are going to have three or four fields of knowledge—although I will not say expertise—represented amongst those five members. Let us say, for example, that your rail mode person retires. How will you be able to maintain the continuity of knowledge when there is only one member who has that knowledge and he or she has retired?

**Ms. Martin:** The continuity is at the decision-making level of the board, and as I mentioned earlier, it is a collective expertise in rendering decisions, and not necessarily in a particular mode. That is where it is desirable to have continuity. Natu-

[Traduction]

**Mme Martin:** Encore une fois, je m'en reporte aux experts. Je sais toutefois que la définition figure dans la Loi sur l'aéronautique; nous avons donc estimé qu'elle devait décrire correctement les aéronefs.

**Le sénateur Stollery:** C'est certainement le cas.

J'aimerais encore une fois revenir sur la question de la continuité parce que le projet de loi insiste la-dessus. J'aimerais savoir comment vous pensez pouvoir respecter l'esprit de la Loi. Je ne cherche pas à savoir si vous avez l'intention de renommer les membres de l'ancien Bureau. Toutefois, au paragraphe 4(5), c'est presque sous-entendu; on y dit en effet clairement qu'on veut des membres ayant déjà de l'expérience. De plus, vous voulez quelque chose d'encore plus exceptionnel, à savoir que le Bureau demeure constitué en tout temps, au moins en partie, par des personnes qui ont de l'expérience. J'ai de la difficulté à comprendre comment vous pourriez faire cela sans renommer les personnes qui faisaient partie de l'ancien Bureau.

**Mme Martin:** Sénateur Stollery, cet article vise à s'assurer que les membres du Bureau ne seront pas tous remplacés en même temps. En d'autres mots, on assurera une stabilité par la présence de membres ayant déjà de l'expérience. En ce qui a trait aux nominations initiales, on dit dans la version anglaise de cet article «*to the extent that it is practical to do so...*». Cela n'exclut cependant en rien les membres du bureau actuel. À ce moment-ci nous ne pouvons puiser qu'à un seul Bureau, soit le BCSCA (Bureau canadien de la sécurité aérienne). Il n'existe pas de bureau semblable pour le transport maritime et le transport ferroviaire. Cet article est probablement formulé de manière à pouvoir renommer quelqu'un qui aurait les qualités requises. Mais surtout, on cherche à assurer une stabilité au sein du Bureau lorsqu'il sera nécessaire de remplacer certains membres.

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le président, j'ai une seule autre question...

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Me permettez-vous de poser une question, sénateur Stollery, avant que vous ne poursuiviez?

**Le sénateur Stollery:** Allez-y Sénateur, j'ai encore une question.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, j'aimerais revenir sur une question que j'ai soulevée auparavant à cause de quelque chose qui vient de surgir.

Madame la ministre, vous avez un Bureau de cinq membres. Ceux-ci auront probablement des connaissances—je ne dirai pas qu'ils seront des experts—dans trois ou quatre domaines. Disons, par exemple, que votre seul expert dans un certain domaine prend sa retraite. Comment pourriez-vous assurer une continuité et une stabilité des compétences dans ce cas?

**Mme Martin:** La stabilité du Bureau repose sur le processus de prise de décisions et, comme je l'ai mentionné plus tôt, elle est collégiale et non pas liée à un mode particulier de transport. C'est à ce niveau qu'il importe d'assurer la continuité.

[Text]

rally, if there is only one person who has knowledge of that particular industry, then they would need to be replaced with someone who had equal knowledge of that industry. However, the continuity of the board would be there through the decision-making process and the actual operation of the board. There would always be some members who had served for a period of time prior to the change, and therefore the continuity would be in place.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes. However, you say in clause 4(2) that:

The Governor in Council shall appoint as members persons who, in the opinion of the Governor in Council, are collectively knowledgeable about air, marine, rail and commodity pipeline transportation.

In other words, there are to be two kinds of competence. There is first the kind of competence to which you have just now referred: that is, competence as a member of this multi-mode board. However, there is also emphasis on competence—or rather, knowledge—about air, marine, rail and commodity pipeline transportation. Therefore, in order to fulfil the requirements of clause 4(2)—assuming you do not have this kind of polymath to whom I referred earlier—you would have one or perhaps two members for air, one or perhaps two members for marine, one for rail and one for commodity pipeline transportation. Now, assume for the moment that your commodity pipeline member retires. You will not, therefore, have continuity in that sphere, but you will argue that what you really wanted to do is to maintain continuity with regard to the functioning of the board. That is your answer?

**Ms. Martin:** Yes.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** If that is what is so important, then why insist that these people be knowledgeable about specific transportation modes? Mr. Chairman, if you will excuse the expression, perhaps a good lawyer would be more useful.

**Ms. Martin:** Heaven forbid!

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I am sorry, but perhaps a good lawyer would be more useful than our former colleague, Senator Sinclair, on this board—no, that is not a good example.

**The Chairman:** No, that is not a good example.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Then perhaps I might say our present colleague, Senator Turner, who is knowledgeable about the rail mode. Perhaps, by putting paragraph 4(2) into this bill, you are really saying that you will not have people—except in fortunate circumstances—who will make really good board members. They will be good railway people or air people. However, it seems to me that you are emphasizing that there is another kind, a precious kind, of ability that has to be preserved by the Governor in Council, and that is the ability of the members of this board. Will you not be frustrating your desire to achieve that kind of board by saying that you have to have people such as Senator Turner and various other transportation experts on the board?

[Traduction]

Naturellement, si une seule personne possède des connaissances dans un mode particulier, il faudra la remplacer par quelqu'un du même domaine. Toutefois, la stabilité sera maintenue au niveau du processus de décisions et du fonctionnement du Bureau. Il y aura toujours des membres qui auront œuvré au sein du Bureau depuis un certain temps, ce qui devrait assurer la continuité.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous dites cependant au paragraphe 4(2):

Le gouverneur en conseil nomme comme membres les personnes qui, à son avis, possèdent collégialement la compétence voulue en matière de transport aérien, maritime, ferroviaire ou par productoduc.

En d'autres mots, il doit y avoir deux types de compétences: il y a celle que vous venez tout juste d'expliquer, c'est-à-dire la compétence en tant que membre de ce bureau multimodal. Par ailleurs, on insiste également sur la compétence, ou plutôt des connaissances, dans les domaines du transport aérien, maritime, ferroviaire et par productoduc. Par conséquent, pour satisfaire aux exigences du paragraphe 4(2)—si vous ne pouvez compter sur un esprit universel comme celui auquel j'ai fait allusion plus tôt—il vous faudra une ou peut-être deux membres pour le transport aérien, un ou deux pour le transport maritime, un pour le transport ferroviaire et un pour le transport par productoduc. Supposons maintenant que le membre qui connaît bien le transport par productoduc quitte le Bureau. Vous ne pourrez assurer la stabilité dans ce domaine, mais vous prétendez que vous voulez en fait assurer une stabilité en niveau du fonctionnement du Bureau. Est-ce exact?

**Mme Martin:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Si c'est vraiment ce qui importe, alors pourquoi insister sur le fait que ces personnes doivent posséder des connaissances dans des modes de transport particuliers? Monsieur le président, si vous voulez bien excuser l'expression, peut-être qu'un bon avocat serait plus utile.

**Mme Martin:** Dieu nous garde!

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je regrette, mais peut-être qu'un bon avocat serait plus utile que notre ancien collègue le sénateur Sinclair—non, ce n'est pas un bon exemple.

**Le président:** En effet, ce n'est pas un très bon exemple.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Peut-être devrais-je dire le sénateur Turner, qui connaît bien le transport ferroviaire. Par l'insertion de ce paragraphe 4(2), vous dites en fait que vous ne pourrez pas vraiment trouver des personnes qui conviendront vraiment, sauf si vous avez beaucoup de chance. Toutefois, il me semble que vous insistez sur le fait qu'il y a un autre type de compétence qui doit être assuré par le gouverneur en conseil, soit l'expérience que donne le fait d'avoir fait partie de ce Bureau. N'allez-vous pas à l'encontre de ce que vous souhaitez obtenir en disant qu'il vous faut des personnes comme le sénateur Turner et autres experts?

[Text]

**Ms. Martin:** Surely, senator, in a country such as Canada we have people who can fill both obligations of the appointment. The purpose of clause 4(2) is two-fold. First of all, we want knowledge within the industry. That is from an industry standpoint as well. The industry is not looking for a board made up of people with whom they cannot dialogue from a common point of knowledge.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That is what I am afraid of.

**Ms. Martin:** No, I said a common point of knowledge. Do not forget that the purpose in having the multi-modal board, as I mentioned earlier, was to bring together all modes of transportation under one board so that we would not be in a situation where all of the members on the board making decisions would be industry members. Their role is one of an executive capacity. There is a difference between knowledge and expertise, and the expertise lies with the directors of investigation. The decision-making at the board level is therefore carried out by knowledgeable people who are able to look at the information that is brought before them, assess it and make recommendations based upon that particular information.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, Senator Stollery has been very patient.

**Senator Stollery:** I can see that there will be a problem of continuity with a five-person board and that these people will have to be knowledgeable in one or two of the modes of transportation while at the same time maintaining standards of continuity. Personally, I do not see how you can maintain such standards with a five-person board, but I understand that the act is to be reviewed in 1993 and I suspect that that question will be addressed at that time.

I have a short question. Is the word "chairperson" a legal word? I have been unable to find it in any of my books on law or on the English language. The word does not exist in the "Oxford Dictionary" nor in the "Oxford Companion to Law."

**Ms. Martin:** That amendment was brought forth during the standing committee proceedings. The bill was originally written with "chairman", which did not bother me. The committee felt that it should be changed to "chairperson." The word was to be checked out as to its legal authority, and it is my understanding that it has that authority. Perhaps we are breaking new ground here.

**Senator Stollery:** I do not know whether we are, but I do know that the "Oxford Companion to Law" says that you can be a chairman or a chairwoman, but a "chairperson" does not exist.

**Ms. Martin:** The legislative drafters checked it out and found that it was legal. If you like, we can investigate further.

**Senator Stollery:** No. I simply thought that I would bring it to your attention.

[Traduction]

**Mme Martin:** Sénateur, je suis certaine que dans un pays comme le Canada nous pourrions trouver des personnes qui satisferont aux deux exigences. Le paragraphe 4(2) vise un double objectif. Premièrement, nous désirons des personnes qui connaissent bien un mode de transport, et cela pour répondre aux vœux du secteur lui-même. Les représentants des sociétés d'un mode de transport particulier ne veulent pas communiquer avec des personnes avec lesquelles elles n'ont aucun point commun au plan des connaissances.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** C'est ce que je crains.

**Mme Martin:** J'ai parlé de points communs au plan des connaissances. N'oubliez pas que le bureau multimodal, comme je l'ai déjà dit, avait pour but de réunir tous les modes de transport pour prévenir une situation où tous les membres du bureau seraient des représentants de l'industrie. Leur rôle sera semblable à celui d'un conseil d'administration. Il y a une différence entre un expert et quelqu'un qui possède des connaissances. Les experts seront ceux qui mèneront les enquêtes. Le processus de décision, au niveau du Bureau, sera donc exercé par des personnes qui possèdent des connaissances et qui sont capables d'examiner les renseignements qui leur sont fournis, de les évaluer et de faire des recommandations qui en tiennent compte.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, le sénateur Stollery a été très patient.

**Le sénateur Stollery:** Je peux déjà prévoir qu'un Bureau de cinq membres posera un problème de stabilité. Il faudrait que ces personnes possèdent des connaissances dans un ou deux modes de transport et il faudra veiller, en même temps à assurer une certaine stabilité. Personnellement, je ne vois pas comment vous pourrez le faire avec un bureau de cinq membres; toutefois, comme cette loi sera examinée en 1993, je suppose que cette question fera surface à ce moment-là.

J'ai une courte question. Le mot anglais «chairperson» est-il reconnu légalement? Je n'ai pu le trouver dans l'un ou l'autre de mes livres de droit ou de mes livres sur la langue anglaise. Le mot n'existe pas dans le «Oxford», ni dans le «Oxford Companion to Law».

**Mme Martin:** Cette modification a été apportée pendant les séances du Comité permanent. C'est le mot «chairman» qui figurait dans le projet de loi original, ce qui ne me dérangeait nullement. Le Comité était d'avis qu'il était préférable d'utiliser «chairperson». On devait en vérifier le statut légal et, si j'ai bien compris, il ne présente aucune difficulté sous ce rapport. Peut-être sommes-nous en train d'innover.

**Le sénateur Stollery:** Je ne sais pas si nous le sommes. Je sais par contre que, d'après le *Oxford Companion to Law*, on peut être un *chairman* ou une *chairwoman*, mais non une *chairperson*. Le terme n'existe pas.

**Mme Martin:** Les rédacteurs législatifs ont vérifié cette question et en sont venus à la conclusion que c'était légal. Si vous préférez, nous pouvons pousser les recherches plus loin.

**Le sénateur Stollery:** Non, je voulais simplement attirer votre attention là-dessus.

[Text]

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, this is not simply a grammatical question. The word "person" has great significance in law, as the lawyers in the room know.

**Senator Stollery:** I am not a lawyer, but I looked through some of my books. I have never seen the word used in legislation before, and I do not know what implications the word "chairperson" has in court. I would be interested in knowing a little more about the legal aspect because you are not just breaking new ground, you are inventing words.

**Ms. Martin:** I suggest that we have the word reviewed by the Legal Department again. Certainly we made the initial request and were assured that it would stand legally. Rather than debating the use of the word, perhaps we could leave it for investigation. As you know, I have a 10 o'clock commitment, but I would be more than willing to come back at a later date.

**The Chairman:** Thank you. I have a supplementary question before you go. You are looking for five people—and I suppose it will be difficult to find them, even though we live in a big country—who collectively have a general idea of transportation matters. They may have a smattering of this or a smattering of that, but they are not investigators. They sift through the evidence of the investigators. What you are trying to avoid is having somebody on the board who is, for example, a super-duper expert on air who then takes over. The board would defer to this particular person. You do not want a specialist; you want generalists with broad backgrounds in transportation. Will these experts that the board will have be looking over the shoulders of the investigators or will they be assisting the board in assimilating the facts the investigators bring forward or both?

**Ms. Martin:** They would be assisting the board. They would not be looking over the shoulders of the investigators during the investigation.

**The Chairman:** I have a small point of order. Senator Stollery, I think it is a five-member board in Washington. You said that it was a three-member board.

**Senator Stollery:** No. You said that.

**Ms. Martin:** No. I said that it was a three-member board. You are correct.

**Senator Spivak:** I understand that the jurisdiction of this new board will not extend into international or interprovincial trucking, gas and oil pipelines, ultralight aircraft, hang gliders, pleasure boats, etc. What is the basis of this restriction and what agency will deal with such incidents? I understand that it is to be a provincial agency, but would it be under the National Transportation Agency? How will the standards for such transportation be enforced? In short, how will this area be dealt with?

Let me give you my second question to expedite matters. It refers to commodity pipelines. The classification of commodity

[Traduction]

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, ce n'est pas seulement une question grammaticale. Le mot *person* revêt une grande importance en droit, les avocats ici présents vous le diront.

**Le sénateur Stollery:** Je ne suis pas avocat, mais j'ai fait quelques lectures. Or, je n'ai vu nulle part ce mot dans les lois. Je ne sais pas non plus ce qu'implique le mot *chairperson* en justice. J'aimerais en savoir davantage sur l'aspect juridique de la question, parce que non seulement nous nous avançons ne terrain vierge, mais nous inventons des mots.

**Mme Martin:** Je propose que l'on demande au ministère de la Justice de se pencher de nouveau sur la question. Certes, suite à notre demande initiale, on nous a assuré que le terme serait inattaquable du point de vue juridique. Plutôt que de débattre l'utilisation du terme, nous pourrions peut-être faire d'autres recherches. Comme vous le savez, j'ai un engagement à 10 heures, mais je suis tout à fait disposée à revenir une autre fois.

**Le président:** Merci. J'aimerais vous poser une question supplémentaire avant votre départ. Le Bureau serait constitué de cinq personnes—et je suppose qu'elles seront difficiles à trouver même si nous vivons dans un grand pays—qui possèdent collectivement des connaissances générales en matière de transport. Elles pourront avoir quelques connaissances par ci par là, mais ce ne sont pas des enquêteurs. Elles examinent les preuves recueillies par les enquêteurs. Ce que vous essayez d'éviter c'est de nommer au Bureau, par exemple, un éminent expert dans les questions de transport aérien, qui prendrait éventuellement charge des activités. Le Bureau déléguerait ses pouvoirs à cette personne. Vous ne voulez pas des spécialistes, mais plutôt des généralistes qui ont des connaissances générales en transport. Ces experts auxquels fera appel le Bureau auront-ils leur mot à dire sur le travail des enquêteurs ou aideront-ils seulement le Bureau en assimilant les faits recueillis par les enquêteurs, ou les deux?

**Mme Martin:** Ils aideront le Bureau. Ils n'auront rien à dire sur le travail des enquêteurs pendant une enquête.

**Le président:** J'aimerais faire un léger rappel au Règlement. Sénateur Stollery, je crois qu'à Washington, l'équivalent américain de notre Bureau est composé de cinq membres. Vous avez dit trois.

**Le sénateur Stollery:** Non, c'est vous qui avez dit trois.

**Mme Martin:** Non, j'ai dit trois. Vous avez raison.

**Le sénateur Spivak:** La compétence du nouveau Bureau ne s'étendra pas au transport international et interprovincial par camion, aux gazoducs et aux oléoducs, aux avions ultralégers, aux deltaplanes, aux bateaux de plaisance, etc. Sur quoi se fonde cette restriction et quel organisme s'occupera des accidents résultant de ces moyens de transport? Ce serait un organisme provincial et non l'agence de transport nationale? Comment fera-t-on respecter les normes applicables à ces moyens de transport? Bref, de quelle façon ce secteur sera-t-il abordé?

Laissez-moi vous poser ma deuxième question pour accélérer les choses. Elle concerne les productoducs. La classification des

[Text]

pipelines does not include gas and oil pipelines. Can you give me an example of accidents involving commodity pipelines? Would it be accidents that, for example, occur with pulp and paper mills dumping something into the river?

**Ms. Martin:** "Commodity pipeline" refers primarily to steam, but the bill was amended during the committee stage to include gas and oil pipelines.

As you mentioned, trucking is a provincial responsibility, so investigations are carried out by the province concerned through the local police or the local authority. Certainly it is a jurisdictional problem as between provincial authority and federal authority, but it was left in the hands of the provinces.

**Senator Spivak:** Does that mean that there will be no federal involvement in such investigations? What is the federal role in terms of national standards with regard to international-inter-provincial trucking?

**Ms. Martin:** The Minister of Transport and the department have full responsibility for safety and the consequent rules and regulations. The investigation would be carried out by the particular province. Any information that came out of provincial investigations that offers recommendations on a federal basis with regard to change to enhance safety would be compiled by the minister and the Department of Transport.

**Senator Turner:** What happens if a car, truck or bus hits a train?

**Ms. Martin:** It would come under the purview of this board because it involves a rail vehicle. For example, if an airplane crashed into a truck, the board would investigate.

**Senator Turner:** Would this investigation be over and above the investigation carried out by the railway?

**Ms. Martin:** The board has exclusive jurisdiction as far as the investigation is concerned, but that does not stop the railway from looking at its problems as well.

**Senator Turner:** What happens now with regard to an accident is that upon arrival at the terminal a casualty report is filled out by the engineer and sent to the company solicitors and the board in Ottawa. Will this system continue or will there be a different one?

**Ms. Martin:** The board itself will set the policy as far as the accidents it investigates are concerned. The bill lays out the documentation that would be required from the railway company or the trucking company. The board would have access to records.

**Senator Turner:** If we have a very serious accident—and it can happen, as it has in other parts of the world—does the board have the power to call before it the members of the crew involved in the accident?

**Ms. Martin:** Yes.

**Senator Turner:** Will they have protection under the Canada Evidence Act?

**Ms. Martin:** Yes.

[Traduction]

productoducs ne comprend pas les oléoducs et les gazoducs. Pouvez-vous me donner un exemple d'accident mettant en cause les productoducs? Serait-ce des accidents comme le déversement de produits quelconques dans les cours d'eau par les usines de pâtes et papier?

**Mme Martin:** Les productoducs ont trait principalement à la vapeur, mais le projet de loi sera amendé à l'étape de l'étude en comité pour que la définition de productoducs comprenne aussi les gazoducs et les oléoducs.

Comme vous l'avez mentionné, le camionnage relevant des provinces, les enquêtes seront menées par la province concernée par l'entremise de la police ou des autorités locales. Certes, c'est un problème de répartition des compétences, mais nous l'avons laissé dans les mains des provinces.

**Le sénateur Spivak:** Voulez-vous dire que le gouvernement fédéral ne s'occupera pas de telles enquêtes? Quel est le rôle du gouvernement fédéral en ce qui concerne les normes nationales touchant le camionnage interprovincial et international?

**Mme Martin:** Le ministre et le ministère des Transports ont pleine responsabilité pour la sécurité et les règlements qui en découlent. L'enquête serait menée par la province concernée. Le ministre et le ministère des Transports s'occuperaient de relever tous les renseignements recueillis au cours d'enquêtes provinciales, qui pourraient faire l'objet de recommandations visant à améliorer la sécurité à l'échelle nationale.

**Le sénateur Turner:** Comment procéderait-on si une voiture, un camion ou un autobus entrait en collision avec un train?

**Mme Martin:** Ce serait le Bureau qui ferait enquête parce que l'accident impliquerait un train. En outre, si un avion s'écrasait sur un camion, ce serait le Bureau qui ferait enquête.

**Le sénateur Turner:** Cette enquête aurait-elle préséance sur l'enquête menée par le chemin de fer?

**Mme Martin:** Le Bureau a compétence exclusive en cette matière, mais cela n'empêche pas le chemin de fer de faire sa propre enquête.

**Le sénateur Turner:** Suivant la procédure actuelle en cas d'accident, dès son arrivée à la gare, le mécanicien remplit un rapport d'accident qu'il adresse aux avocats de la compagnie et au Bureau à Ottawa. Cette procédure sera-t-elle maintenue?

**Mme Martin:** Le Bureau établira ses propres directives en ce qui concerne les accidents sur lesquels il fera enquête. Le projet de loi énonce les documents qui seraient requis de la compagnie de chemin de fer ou de l'entreprise de camionnage. Le Bureau aurait accès aux dossiers.

**Le sénateur Turner:** S'il se produisait un très grave accident—et cela peut arriver, comme dans d'autres parties du monde—le Bureau aurait-il le pouvoir de convoquer des membres de l'équipage impliqués dans l'accident?

**Mme Martin:** Oui.

**Le sénateur Turner:** Seraient-ils protégés en vertu de la *Loi sur la preuve au Canada*?

**Mme Martin:** Oui.

[Text]

**Senator Turner:** Clauses 4 to 13 would establish the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board composed of not more than five full-time members. Are these members going to have practical experience, be university graduates or be a combination of both? Often we had bright men on the CPR who worked in the evenings and went to university during the day. Those were the ideal persons to step up the ladder, but that never occurred.

**Ms. Martin:** There is no educational standard specified in the bill. What we are looking at is competence and that competence can come from work experience, not necessarily a university education.

**Senator Turner:** We used to say on the railroads that every trip was an experience because something different happened on each trip and each day one gained more knowledge. One day you might be rolling 100 cars and another day it could be 50. One day you would be travelling at 80 miles an hour and another day at 60. The workers gained more experience the longer they worked.

**Ms. Martin:** I could not agree with you more.

**Senator Atkins:** I have two questions. One has to do with transition. Once the bill is passed, how long do you see it taking before you can integrate all the different organizations so that you can operate under the new authority?

**Ms. Martin:** We are looking at approximately six months if all goes well. This is why I appreciate your dealing with this bill now so that we can move and have it in operation by the first of the year.

**Senator Atkins:** My second question, which is more of a general question, has to do with deregulation. We hear a lot about service and maintenance in the airlines. In terms of public perception, there is a feeling that with deregulation risks will be taken in terms of the level of maintenance relative to the equipment that is offered for public service. Are you satisfied that with the move towards deregulation the mechanisms for inspecting and ensuring that the public interest is preserved in this regard are of a high standard so that we do not have these kinds of occurrences we keep talking about?

**Ms. Martin:** I understand your concern. Certainly, with deregulation we did not deregulate safety. The safety standards are still in place. If they need to be improved, they will be improved, but that was one thing that with deregulation we were very strong on.

Certainly within the scope of this bill we have talked about the fact that there are opportunities for study. If, in fact, this board feels that there is an indication that the standards are not what they should be, then they have the authority to enter into a study to determine whether or not that is the case. That, hopefully, would raise the assurance level of the travelling public that there is someone looking at the standards—other than

[Traduction]

**Le sénateur Turner:** Les articles 4 à 13 du projet de loi portent sur l'établissement du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, qui serait composé d'au plus cinq membres à temps plein. Ces membres auront-ils de l'expérience pratique, seront-ils des diplômés universitaires ou les deux? Souvent, CP Rail comptait parmi ses effectifs de jeunes employés brillants qui travaillaient le soir et allaient à l'université le jour. Ces employés étaient tout désignés pour gravir les échelons, mais cela ne s'est pas produit.

**Mme Martin:** Le projet de loi ne prévoit aucune exigence particulière quant aux études. Ce qui importe, c'est la compétence, compétence qui peut provenir de l'expérience de travail, et pas nécessairement d'études universitaires.

**Le sénateur Turner:** Nous avons coutume de dire dans les chemins de fer que chaque voyage était une expérience parce que quelque chose de nouveau pouvait se produire; à chaque voyage et chaque jour, on en apprenait davantage. Une journée, le train pouvait compter une centaine de wagons, et le lendemain 50 seulement. Un jour, il pouvait filer à 80 milles à l'heure, et le lendemain à 60. Plus longtemps on travaillait, plus on acquérait de l'expérience.

**Mme Martin:** Je ne saurais mieux dire.

**Le sénateur Atkins:** J'ai deux questions à poser. L'une concerne la transition. Une fois que le projet de loi sera adopté, combien de temps faudra-t-il pour intégrer toutes les différentes organisations pouvant exercer leur activité sous la nouvelle direction?

**Mme Martin:** Il faudra environ six mois, si tout va bien. C'est pourquoi je vous suis reconnaissante d'étudier maintenant le projet de loi afin qu'il puisse être adopté et mis en application dès le début de l'an prochain.

**Le sénateur Atkins:** Ma deuxième question, qui est plus générale, porte sur la déréglementation. Nous entendons beaucoup parler de services et d'entretien dans les transports aériens. Dans le grand public, la rumeur court qu'en raison de la déréglementation des risques seront pris en fait de niveau d'entretien des équipements offerts pour le service du public. Estimez-vous que, par suite de la déréglementation, les mécanismes d'inspection chargés d'assurer la sécurité du public sont conformes à des normes suffisamment strictes pour que de tels accidents ne se produisent pas?

**Mme Martin:** Je comprends votre inquiétude. Nous avons certes déréglementé le secteur des transports, mais non celui de la sécurité. Les normes de sécurité sont toujours en vigueur. Si elles doivent être améliorées, nous n'hésiterons pas à le faire. Toutefois, je tiens à ajouter qu'avant la déréglementation nos normes étaient déjà très strictes.

Dans les limites de la portée de ce projet de loi, nous avons certainement parlé du fait qu'il existe des possibilités d'étude. Si, en fait, le Bureau estime qu'en vertu de certaines indications les normes ne sont pas ce qu'elles devraient être, il dispose de l'autorité voulue pour faire une étude visant à déterminer si oui ou non tel est le cas. Cette disposition pourrait rassurer les voyageurs en précisant qu'il existe un organe,

[Text]

those who write them—to ensure that they are being implemented.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I notice that the board is going to be making its report to the President of the Privy Council. Has the President of the Privy Council participated in the preparation of the legislation? I know that your department is the one that is seized of the matter now. Is there going to be someone in the office of the President of the Privy Council who is going to know what this is all about, or is it going to be little bit like what sometimes happens with the poor Secretary of State who receives the reports from agencies away off out there and sometimes does not know what they are all about?

**Ms. Martin:** As you are probably aware, this is a result of an amendment to the original bill. An annual report is tabled in the house through the President of the Privy Council. So far as accident reports and studies are concerned, any safety regulations or changes and recommendations that are brought forward are the responsibility of the Minister of Transport as the person responsible for safety and he will take action on the reports that come from the investigations done by the board. If it is necessary to second someone into the Privy Council office, I am sure that could be done.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I have a question following on what Senator Stollery asked earlier about clause 63. There is provision in there for a comprehensive review and the appointment of one or more persons. Who will find those persons and put their names forward? Will it be the President of the Privy Council or the Minister of Transport?

**Ms. Martin:** It will be the Governor in Council.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** The Governor in Council acts on recommendations. Who is going to prepare the paper that goes before the Governor in Council?

**Ms. Martin:** I would say it would be a collective effort as far as identifying people.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** But surely some minister has to be responsible for that.

**Ms. Martin:** It would be the President of the Privy Council as the minister named in the bill.

**The Chairman:** We will meet *in camera* at noon to decide on which witnesses we will hear in the future and also on the date of our next meeting which could possibly be Monday or Tuesday. We would like to hear you as our final witness. Are any of those days convenient for you?

**Ms. Martin:** Monday would probably be best, but I will be in Ottawa on Monday and Tuesday and I will try to adjust my schedule, if necessary, in order to accommodate the committee.

**The Chairman:** Is there any final point you would like to make?

**Ms. Martin:** I appreciate the effort that is going into the study of this bill. It is an important bill for Canada. To have it brought forward so that we can start at the beginning of next

[Traduction]

autre que le législateur, qui est chargé d'examiner les normes et de veiller à ce qu'elles soient appliquées.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je constate que le Bureau fera rapport au président du Conseil privé. Ce dernier a-t-il participé à l'élaboration du projet de loi? Je sais que votre ministère est celui qui s'occupe de cette question. Le bureau du président du Conseil privé sera-t-il mis au fait de la situation? Assisterons-nous au contraire à la même situation, comme il arrive parfois, où le pauvre Secrétaire d'État reçoit des rapports de lointains organismes sans savoir de quoi il retourne?

**Mme Martin:** Comme vous le savez sans doute, c'est le résultat d'un amendement apporté au projet de loi initial. Un rapport annuel est déposé à la Chambre par le truchement du président du Conseil privé. En ce qui concerne les rapports et les études sur les accidents, les propositions de règlements, de modifications ou de recommandations relèvent du ministre des Transports en sa qualité de personne responsable de la sécurité; il prend les mesures qui s'imposent par suite du dépôt de rapports sur les enquêtes faites par le Bureau. S'il est nécessaire d'aider quelqu'un au bureau du Conseil privé, je suis sûre que rien ne s'y oppose.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** J'ai une question à poser qui se rapporte à celle qu'a posée plus tôt le sénateur Stollery sur l'article 63 du projet de loi. Cet article prévoit la nomination de personnes chargées de procéder à un examen complet de l'application de la loi. Qui seront ces personnes et qui les proposera? Est-ce que ce sera le président du Conseil privé ou le ministre des Transports?

**Mme Martin:** Ce sera le gouverneur en conseil.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Le gouverneur en conseil se conforme aux recommandations. Qui fera les recommandations?

**Mme Martin:** Je dirais que ce serait la tâche de plusieurs personnes que de proposer des noms.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Cette tâche n'incomberait-elle pas plutôt à un ministre?

**Mme Martin:** Ce serait le président du Conseil privé à titre de ministre nommé dans le projet de loi.

**Le président:** Nous nous réunirons à huis clos pour décider quels témoins nous convoquerons et à quelle date nous nous réunirons la prochaine fois, soit lundi ou mardi. Nous aimerions que vous soyez notre dernier témoin. Ces deux journées vous conviennent-elles?

**Mme Martin:** J'aimerais mieux lundi, mais je serai en ville mardi également. J'essaierai de modifier, si possible, mon horaire pour accommoder le Comité.

**Le président:** Avez-vous autre chose à ajouter?

**Mme Martin:** Je me réjouis de l'étude qui est faite de ce projet de loi qui est important pour le Canada. Le fait qu'il soit maintenant à l'étude permettra son entrée en vigueur au début

[Text]

year would fit in with the timeframe that will allow us to ensure the point Senator Atkins mentioned earlier. We have to ensure that the travelling public in Canada has an amount of security in their thinking as far as the safety of travel is concerned and I think it is important that this be grouped together. I appreciate your efforts and I know that when we are finished we will have a good bill.

**The Chairman:** We will take a short recess.

(—Short Recess)

—Upon resuming:

**The Chairman:** We now have with us Mr. Thorneycroft and Mr. Johnson. I thank you gentlemen for coming today. We are very anxious to hear from you. I am in your hands, Mr. Thorneycroft, as to how you would like to proceed. Would you like to make a formal statement or just an informal statement?

**Mr. Thorneycroft:** Mr. Chairman, let me first say that it is a privilege to appear before the committee this morning. I do not have a statement and I thought I might make better use of your time if I were to attempt to respond to questions from honourable senators.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, I will have to be excused, myself, so, perhaps with your permission, I will go first.

**The Chairman:** Yes, by all means.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I noticed that Mr. Thorneycroft was here earlier and he will have detected the area that worries me a little. It seems to me that we are trying to accomplish too much. We are trying to pack too many things into a five person board. They are to be collectively knowledgeable on rail, air, et cetera. These are very complicated fields. What I would be afraid of is that there would be one person, such as Senator Turner, or Senator Sinclair, a former colleague, who would be the rail person, and he or she, under the aegis of the chairperson, would run the show, insofar as the board is concerned. What is wrong with that is that there is a concentration of power. To make things worse, that person might well be a former employee, presumably at a very high level, of the Canadian Pacific Railway or Air Canada. As Senator Turner said earlier, it is by running trains and flying aircraft that you get the knowledge that is required by the bill. I am not saying that knowledge and continuity are not important. They are. However, I just wonder if you can achieve all these things on a five person board. Can you help reassure me?

**Mr. Thorneycroft:** Well, I am not sure I can help you completely, sir. Obviously my experience is only with the Canadian Aviation Safety Board, which, during my time, has had nine members. I think what is important to realize at the outset—and I am sure you do—is that there is a distinct difference between the professional investigative staff of the agency, and the board as such.

As the Minister of State indicated, the purpose of the board is really to review, to assess and to adjudicate the work that is

[Traduction]

de l'an prochain et, par conséquent, garantira le point mentionné plus tôt par le sénateur Atkins. Nous devons nous assurer que les voyageurs se sentent en sécurité dans leurs déplacements. Je crois que c'est important de regrouper ces choses-là. Je vous remercie des efforts que vous déployez en cette matière et je suis convaincue qu'au terme du processus nous aurons une excellente loi.

**Le président:** Le comité s'ajourne pour une courte pause.

(Courte pause)

Reprise des travaux:

**Le président:** Comparaitront maintenant MM. Thorneycroft et Johnson. Je vous remercie messieurs d'être venus aujourd'hui. Nous avons très hâte de vous entendre. Monsieur Thorneycroft, comment aimeriez-vous procéder? Avez-vous une déclaration officielle à faire?

**M. K. J. Thorneycroft:** Monsieur le président, je tiens à dire pour commencer que c'est un honneur pour moi que de comparaître devant le Comité ce matin. Je n'ai pas de déclaration à faire. Je croyais que le temps du Comité serait mieux utilisé si je tentais simplement de répondre aux questions des sénateurs.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, comme je dois partir plus tôt, je me permets, avec votre permission, de poser la première question.

**Le président:** Allez-y, sénateur.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** J'ai remarqué que M. Thorneycroft a déjà comparu devant le Comité et qu'il a mis le doigt dessus la question qui me préoccupe. En effet, il me semble que nous essayons d'en faire trop. Nous essayons de confier trop de tâches à un bureau composé de cinq personnes. Ces personnes-là devront avoir collectivement des connaissances dans les transports aériens, ferroviaires, etc. Ce sont là des domaines très complexes. Ce qui m'inquiète, c'est qu'une personne, comme le sénateur Turner ou le sénateur Sinclair, ou un ancien collègue, devienne l'expert des questions ferroviaires par exemple et que, sous l'égide du président, cette personne domine toute la scène, en ce qui touche le Bureau. Ce qu'il y a de grave dans cette affaire, c'est qu'il y a une concentration des pouvoirs. Pis encore, cette personne pourrait être un ancien employé, vraisemblablement de très haut niveau, de C.P. Rail ou d'Air Canada. Comme le sénateur Turner l'a dit plus tôt, c'est en conduisant un train ou en pilotant un avion que l'on acquiert les connaissances qu'exige ce projet de loi. Je ne dis pas que les connaissances et la continuité ne sont pas importants. Elles le sont. Toutefois, je me demande si un groupe de cinq personnes peut suffire à la tâche. Pouvez-vous me donner des assurances?

**M. Thorneycroft:** Je doute pouvoir vous donner toutes les assurances que vous demandez, Monsieur. Comme vous le savez, mon expérience se limite au Bureau canadien de sécurité aérienne, qui, à l'époque où j'en faisais partie, comptait neuf membres. D'abord, je crois qu'il est important—vous en conviendrez—de faire une distinction très nette entre le personnel d'enquêteurs professionnels du Bureau et le Bureau en tant que tel.

Ainsi que l'a mentionné le ministre d'État, le véritable objet du Bureau est d'examiner, d'évaluer et de juger le travail

[Text]

done by the professional investigators. While I understand and appreciate the need to have people on the board who collectively have practical experience in the various modes that are going to be part of the new agency, I think one of the attributes that is really required in an individual appointed to the board is the ability to assess, to review, to be objective and to know how to ask the right questions of an investigator, regardless of what particular modal occurrence is before the board at any given time.

I would suggest to you, sir, that in our present board we have quite a mixture of people, some with aeronautical engineering training and some with a political background. There is no shyness on the part of the people with political backgrounds, for example, to ask probing, proper and good questions of the investigators, if they feel that an area needs to be investigated further. I think that that is the type of approach that would be taken by this new board. In other words, although it is desirable to have collective knowledge in all the modes, I think that the transformation of an ability to look at, say, rail into the ability to ask the right questions with respect to marine or to air can be achieved. It can be learned, and learned very quickly.

Now, with respect to the number of members, having five full-time members, it does indeed mean that they will have a heavy work load. I think that is a given. However, it is not as if the members themselves were actually going to be out at the scene of an accident.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I understand that.

**Mr. Thorneycroft:** They will usually be resident in the home office. The investigators will do the bull work. They will do the drafting of the report and they will come to the board with their work for either agreement that what they have done is satisfactory or, as is often the case, to get additional direction from the board as to other avenues which the board feels must be pursued. Quite frankly, senator, I really do not see that one member of the board, be he a rail person, a marine captain or an air captain, would be able to sway the thrust of the entire board. Certainly they would look to that individual for specific advice and knowledge about that industry, if it were necessary.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, I do not want to argue with the witness, but I will put my question argumentatively because I think that is the way we are likely to get an informed reaction.

Clause 4, paragraph 2, says that the Governor in Council shall appoint persons who are collectively knowledgeable about air, marine, rail and commodity pipeline transportation. There are four fields and we have five slots. There is not much room for those wonderfully useful, politically experienced people to whom the witness has just now referred.

He has told us that the board is going to deal with at least four modes. We are replacing a nine-person board with a five-person board. It is going to be a busy board, and I should think that if it is indeed a busy board it will inevitably happen that the person that knows the marine area, for example, will be the person to whom the other four will defer. That will not, per-

[Traduction]

qu'effectuent les enquêteurs professionnels. Certes, j'admets qu'il est nécessaire de nommer au Bureau des personnes qui ont collectivement une expérience pratique des divers modes de transport relevant de la compétence de ce nouvel organisme, mais je crois aussi que l'une des qualités des membres du Bureau doit être la capacité d'évaluer, d'examiner en toute objectivité et de poser les bonnes questions aux enquêteurs, quel que soit le type d'accident sur lequel fait enquête le Bureau.

Or, notre Bureau actuel est composé de personnes d'origines fort diverses: certains ont une formation aéronautique, et d'autres des antécédents politiques. Ces derniers, par exemple, ne craignent absolument pas de poser des questions des plus pertinentes aux enquêteurs, s'ils estiment qu'un point particulier a besoin d'être élucidé. C'est ce type de démarche qu'adopterait ce nouveau Bureau. En d'autres termes, même s'il est préférable d'avoir collectivement des connaissances dans tous les modes de transport, je crois qu'il est possible d'acquérir la capacité de poser les bonnes questions intéressant tous les modes de transport. C'est une qualité qui s'acquiert, et très vite.

Maintenant, quant au nombre, le fait qu'il y aura cinq membres à plein temps ne signifie certes pas qu'ils seront surchargés de travail. C'est certain. Toutefois, ce serait différent si les membres avaient à se rendre eux-mêmes sur les lieux des accidents.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Bien sûr.

**M. Thorneycroft:** Ils ne bougeront habituellement pas du bureau. Les enquêteurs feront le gros du travail. Ils rédigeront les rapports, se présenteront devant le Bureau pour faire approuver leur travail ou, comme c'est souvent le cas, pour obtenir des directives supplémentaires du Bureau sur de nouvelles avenues à explorer. Franchement, sénateur, je ne vois pas comment un seul membre du Bureau, qu'il soit conducteur de chemin de fer, capitaine de navire ou pilote d'avion, pourrait influencer tout le Bureau. Les membres du Bureau mettraient certes à profit les connaissances et les avis de cette personne, au besoin.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, je ne veux pas contredire le témoin, mais je poserai ma question de façon à obtenir une réponse informée.

Le paragraphe 4(2) précise que le gouverneur en conseil doit nommer des personnes qui possèdent collectivement les compétences voulues en matière de transport aérien, maritime, ferroviaire ou par productoduc. On retrouve quatre domaines, mais seulement cinq postes. On ne laisse donc pas beaucoup de place aux personnes indispensables, possédant une expérience politique sans pareille, dont le témoin vient de parler.

Il vient de nous dire que le Bureau s'occupera d'au moins quatre modes de transport, mais qu'au lieu de compter neuf membres, il n'en comprendra plus que cinq. Ceux-ci seront probablement très occupés et, si tel est le cas, l'expert en matière de transport maritime, par exemple, sera inévitablement celui dont l'opinion prévaudra auprès de ses quatre collè-

[Text]

haps, be by choice, but these people will be busy. To the extent that the fields are quite different—marine, air, rail and pipeline—I predict quite confidently that if the board is as busy as Mr. Thorneycroft says, there will develop a kind of informal division of labour within the board.

We will then have the other difficulty to which I referred, which is that the rail man will be sympathetic to the practical problems of the rail industry, as will the marine man with the practical difficulties of operating steamships, and so on. They will be sympathetic to their former colleagues. This seems to me to be almost inevitable. Everything the witness says, Mr. Chairman, makes me more uneasy.

**Mr. Thorneycroft:** I certainly do not have any experience with a multimodal board, senator; I would have to agree with you. And far be it from me to say that what you suggest might occur will not. I can only give you my own impression.

Based on the experience I have had with the Canadian Aviation Safety Board and my previous experience within Transport Canada as the officer in charge of the Marine Casualty Investigation Unit—and I am an airman myself—I think it can be done. I do not see the transfer of skills as being something that will create undue problems. There will be lots of give and take; I know that. I do not think that is a bad thing. If the members are chosen carefully, I do not think that we will get into a situation where one person, regardless of his knowledge about a mode, will be able to sway four other people every time. Certainly they would probably rely on his experience, and that is where they get the collective experience; but the transferral of knowledge between the various modes would occur quite quickly, in my opinion.

**Senator Spivak:** I have noted, Mr. Thorneycroft, that the Canadian Aviation Safety Board was said to have a large backlog of investigations, something of the order of 1,200. Is that the case?

**Mr. Thorneycroft:** Senator, when the Canadian Aviation Safety Board came into being, the aircraft occurrences that were currently in progress within the Accident Investigation Board of Transport Canada were given to the new board to handle. A conscious decision was taken at that time to attempt to conduct or complete the investigations into those occurrences in accordance with the way the new board was going to do business. Of course, that new way of doing business was just in the process of being formulated; so there was a legacy of unfinished business transferred to the board.

Then, of course, in the air mode there were some 500 to 700 occurrences yearly. While the apparatus was gathering steam and getting under way, yes, the completion of occurrence reports did slow down somewhat. "Backlog", however, is a bit of a misnomer. It infers that nothing was being done with respect to those cases, which is not really correct. Investigators were working on them, but they were not completing them as quickly as we do today.

[Traduction]

gues. Les membres du Bureau n'auront probablement pas le choix: ils devront travailler ferme. Dans la mesure où les domaines visés—le transport par voie maritime, aérienne, ferroviaire et par productoduc—diffèrent complètement, je prédis sans risque de me tromper, que si les membres sont aussi occupés que le prévoit M. Thorneycroft, ils se partageront les tâches d'une quelconque façon informelle.

Nous nous retrouverons alors avec le problème dont j'ai déjà parlé, c'est-à-dire que l'expert en matière de transport ferroviaire compatira davantage aux difficultés de cette industrie et que l'expert du domaine maritime comprendra mieux les problèmes pratiques que soulève l'exploitation d'un paquebot, et ainsi de suite. Ils seront mieux disposés envers leurs anciens collègues. Cette situation me semble presque inévitable. Monsieur le président, les propos du témoin m'inquiètent de plus en plus.

**M. Thorneycroft:** Sénateur, comme je n'ai jamais travaillé avec un conseil multidisciplinaire, je ne peux donc vous contredire. Et loin de moi l'idée d'affirmer que ce que vous suggérez ne se produira pas. Je peux seulement vous faire part de mes impressions personnelles.

D'après mon expérience auprès du Bureau canadien de la sécurité aérienne ainsi que de l'Unité des enquêtes sur les accidents maritimes de Transports Canada et compte tenu du fait que je suis moi-même un aviateur, je crois qu'on peut y arriver. À mon avis, le transfert des compétences ne devrait pas créer de problèmes indus. J'ad mets que cette façon de procéder exigera beaucoup de compromis mais je ne crois pas que cela soit une mauvaise chose. Si les membres sont choisis avec soin, un seul d'entre eux ne pourra, quelles que soient ses connaissances spécialisées, influencer les quatre autres membres chaque fois. Ceux-ci tabletront probablement sur son expérience, et c'est là que l'expérience collective entre en jeu, mais, selon moi, le transfert de connaissances sur les différents modes de transport se fera assez rapidement.

**Le sénateur Spivak:** Monsieur Thorneycroft, on dit que le Bureau canadien de la sécurité aérienne accuse un grand retard dans ses enquêtes; environ 1 200 d'entre elles n'auraient pas encore été complétées. Est-ce le cas?

**M. Thorneycroft:** Sénatrice, lorsque le Bureau canadien de la sécurité aérienne a été créé, les enquêtes effectuées par le Service d'enquête sur les accidents de Transports Canada lui ont été confiées. On avait alors délibérément décidé d'effectuer ou de terminer ces enquêtes de la façon dont le nouveau Bureau allait opérer. Comme les nouvelles directives n'avaient pas encore été formulées, le Bureau s'est subitement retrouvé avec un grand nombre de dossiers en cours.

Il ne faut d'ailleurs pas oublier qu'il y avait alors de 500 à 700 accidents ou incidents aériens par an. J'ad mets toutefois que la présentation des rapports pertinents a quelque peu ralenti avant que le Bureau atteigne son rythme de croisière. Par ailleurs, le terme «arriéré» ne convient pas vraiment. Il sous-entend en effet que rien n'a été fait dans chacun de ces cas, ce qui n'est pas tout à fait exact. Les enquêteurs s'en occu-

[Text]

**Senator Spivak:** From the point of view of enhancement of public safety, which is what this is all about, and from what you have said about how busy the board members are going to be, do you think it is reasonable, a good idea or even possible for the new agency to conduct the sort of investigations and research of a general nature that it plans to do? First, is it possible and feasible, in your opinion? Secondly, what is your opinion of how valuable it is to do that, in terms of preventing incidents and occurrences, as opposed to simply concentrating on the investigation of those incidents and occurrences from the point of view of the enhancement of public safety?

I believe Senator Atkins raised the question of deregulation. I think the only thing the public is interested in is the assurance that the safety standards are of the highest and that the investigation of these occurrences contributes to that high standard.

I am simply curious about your opinion on these matters.

**Mr. Thorneycroft:** Let me start off by saying—and again this is my view—that the amount of work that will be done by this new organization will be dictated not so much by the size of the board, which is to be made up of five people, but, rather, by the size and capability of the staff. It is my understanding that when the new board comes into being, the staff of the Canadian Aviation Safety Board—some 190 people—will accrue to the new organization.

In the same way, the staff that is dedicated today to marine accident investigation and to rail accident investigation will accrue to the new organization. As we start out, we will have some 300 people associated with the new agency, not all of whom are going to be professional investigators. We have to run the administrative side of this as well.

The board will have to decide early on what it can bite off. I think the board will have to make a conscious decision on what class of accidents can be investigated. In order to get a good return on investment, for instance, there is no point in spending a lot of time investigating an accident that is like a fender bender. We do not get a safety lesson from that. We would probably treat those in a fairly routine and standard manner.

We are interested in investigating the accidents or incidents on which the board can make recommendations which, if implemented, would prevent a recurrence or reduce the likelihood of a recurrence.

I think, at the moment, while there is a lot of retroactivity on the part of the Canadian Aviation Safety Board, we are still proactive in some areas. As this new board gets going, I think it will fulfil its mandate, because obviously the objective is to prevent accidents.

**Senator Spivak:** Would this new board have the mandate to investigate, for example, the number of air traffic controllers there ought to be, the hours they work, and other factors associated with their accuracy?

[Traduction]

paient, mais ne terminaient pas leurs enquêtes aussi rapidement qu'aujourd'hui.

**Le sénateur Spivak:** Du point de vue de l'amélioration de la sécurité du public, et c'est ce qui importe le plus, et compte tenu de ce que vous nous avez dit au sujet du travail que devront abattre les membres du Bureau, croyez-vous qu'il soit raisonnable, bon ou même possible pour la nouvelle agence d'effectuer les enquêtes et recherches générales prévues? En premier lieu, pensez-vous que cela soit possible? Deuxièmement, vaut-il la peine d'agir ainsi pour prévenir les incidents et les accidents au lieu tout simplement de concentrer nos efforts sur les enquêtes qui permettraient d'améliorer la sécurité du public?

Sauf erreur de ma part, le sénateur Atkins a soulevé la question de la déréglementation. Le grand public désire uniquement qu'on lui confirme que les normes de sécurité en vigueur au Canada sont parmi les meilleures et que les enquêtes effectuées lorsqu'un accident se produit contribuent à la qualité de ces normes.

J'aimerais connaître votre opinion sur ces questions.

**M. Thorneycroft:** Je désire tout d'abord vous dire, et il s'agit là d'une opinion personnelle, que le volume de travail du nouvel organisme dépendra moins de la taille du Bureau, qui comprendra cinq membres, que du nombre d'employés qui y seront affectés et de leurs compétences. J'ai cru comprendre que le personnel du Bureau canadien de la sécurité aérienne, quelque 190 employés, passera au nouvel organisme dès que celui-ci verra le jour officiellement.

De la même façon, le personnel actuellement affecté aux enquêtes sur les accidents maritimes et ferroviaires se joindra à la nouvelle organisation. Dès le début, près de 300 personnes seront associées au Bureau bien qu'elles ne soient pas toutes des enquêteurs professionnels. Il faut en effet gérer cet organisme.

Le Bureau devra décider très tôt des catégories d'accidents qu'il exclura et de celles qui peuvent faire l'objet d'une enquête. Il ne vaut par exemple pas la peine, du point de vue de l'investissement, de consacrer beaucoup de temps à enquêter sur un accident qui ne serait qu'un accrochage. Nous ne pourrions dégager aucune leçon de ce genre d'enquête sur le plan de la sécurité. Ces accidents seront donc probablement traités comme une affaire de routine.

Nous aimerions plutôt enquêter sur des accidents ou incidents à l'égard desquels le Bureau peut faire des recommandations qui, si elles étaient mises en œuvre, pourraient empêcher ou réduire la possibilité qu'ils se reproduisent.

Pour l'instant, bien qu'un certain nombre de dossiers du Bureau canadien de la sécurité canadienne ne soient pas encore complétés, nous réalisons tout de même des progrès dans certains domaines. Au fur et à mesure que le nouveau Bureau s'organisera, il sera davantage en mesure de remplir le mandat qui lui a été confié: prévenir les accidents.

**Le sénateur Spivak:** Ce nouveau Bureau aura-t-il pour mandat d'enquêter, par exemple, sur le nombre de contrôleurs aériens en poste, le nombre de leurs heures de travail et

[Text]

**Mr. Thorneycroft:** No, the board would not have that mandate.

**Senator Spivak:** Under whose purview would that be? Is that strictly a departmental matter?

**Mr. Thorneycroft:** That is a departmental matter unless we, in simulating and gathering together data with respect to what transpired in the air traffic system, found that a number of errors were being made by air traffic controllers which resulted in an increase in near misses, and things like that.

In that case we would have reasonable grounds to conduct an investigation to see if there was something that we, as a board, could recommend to the Minister of Transport to improve the situation.

**Senator Spivak:** Respecting the question I asked earlier in terms of the wide-ranging mandate of the board, do you think that the mandate is narrower than what seems to be the case in clause 7?

**Mr. Thorneycroft:** I think the ability of the board to choose what it wishes to investigate is broad enough.

**Senator Spivak:** Is it unlimited in your view?

**Mr. Thorneycroft:** I would not say unlimited, senator, but it certainly is very broad.

The board would have to decide what classes of accidents and what areas it would look at carefully because there is a finite limit on the resources it has. All I am saying is that it has to pick and choose.

For example, it would be very advantageous, from what I know about it, to investigate pleasure craft accidents investigation because 200 or 300 Canadians are killed in pleasure craft accidents every year. At the present time, the Marine Casualty Division does not have the resources to investigate most pleasure craft accidents, unless it is a highly visible accident, for example, where a pleasure craft strikes a ferry. But that is an area where the new board would ask: Is it better to spend resources on that or on other areas that would yield the safety that we are looking for? It will boil down to what resources one has and how they can best be employed.

**Senator Stollery:** I have a supplementary. Did you say that there were 500 to 600 occurrences a year?

**Mr. Thorneycroft:** Yes.

**Senator Stollery:** I want to take advantage of your appearance before the committee. Of the 500 to 600 occurrences, do you know, off the top of your head, what percentage of that would be around Pearson International Airport?

**Mr. Thorneycroft:** I could not give you a precise figure.

**Senator Stollery:** Approximately.

[Traduction]

d'autres facteurs qui pourraient influencer sur la qualité de leur travail?

**M. Thorneycroft:** Non, le Bureau n'aura pas ce mandat.

**Le sénateur Spivak:** De qui ce domaine de compétence relève-t-il? Uniquement du ministère?

**M. Thorneycroft:** Cette question relève du ministère à moins que nous constations, en recueillant des données sur le système de trafic aérien, que les contrôleurs ont commis un certain nombre d'erreurs qui ont donné lieu à une augmentation du nombre de quasi-collisions ou d'autres choses du genre.

En pareil cas, nous aurions des motifs raisonnables de procéder à une enquête pour voir si nous pouvons formuler des recommandations au ministre des Transports en vue d'améliorer la situation.

**Le sénateur Spivak:** Je reviens à la question que je vous ai posée plus tôt en ce qui concerne le vaste mandat du Bureau. Croyez-vous que le mandat soit moins vaste que ne semble l'indiquer l'article 7?

**M. Thorneycroft:** Le pouvoir conféré au Bureau de décider sur quoi il désire enquêter est assez vaste.

**Le sénateur Spivak:** Illimité, selon vous?

**M. Thorneycroft:** Je n'irais pas jusque-là, sénatrice, mais ce pouvoir est certainement très grand.

Il faudra déterminer avec soin les catégories d'accidents et les domaines qui feront l'objet d'une enquête parce que les ressources disponibles sont limitées. Je dis tout simplement qu'il faut être très sélectif.

D'après ce que j'en sais, il serait, par exemple, très avantageux de procéder à des enquêtes sur les accidents mettant en cause des embarcations de plaisance, car de 200 à 300 Canadiens y trouvent la mort chaque année. À l'heure actuelle, les ressources dont dispose l'Unité des enquêtes sur les accidents maritimes ne lui permettent pas d'enquêter sur la plupart des accidents impliquant de telles embarcations, à moins qu'une embarcation de plaisance ne frappe un traversier, ce qui ne passerait pas inaperçu. Le nouveau Bureau se poserait alors la question suivante: Est-il préférable d'affecter des ressources dans ce secteur ou dans d'autres domaines qui nous permettraient d'obtenir la sécurité tant recherchée? Toute cette question se résume à ceci: la disponibilité des ressources et la meilleure façon de les utiliser.

**Le sénateur Stollery:** Je désire poser une question supplémentaire. Avez-vous dit qu'il y avait de 500 à 600 accidents ou incidents par an?

**M. Thorneycroft:** Oui.

**Le sénateur Stollery:** J'aimerais profiter de votre présence parmi nous. Pouvez-vous me dire, à brûle-pourpoint, combien de ces 500 ou 600 accidents ou incidents se produisent à l'aéroport international Pearson?

**M. Thorneycroft:** Je ne pourrais vous donner un chiffre précis.

**Le sénateur Stollery:** Un chiffre approximatif, alors?

[Text]

**Mr. Thorneycroft:** In terms of occurrences, the percentage would be very low. Some of those occurrences are highly visible. I take it you are referring to some of the near hits?

**Senator Stollery:** Yes. I am curious as to whether or not the number has risen over the past couple of years.

**Mr. Thorneycroft:** The number has risen slightly, but the number is misleading because the amount of traffic has increased as well. Some of those near hits are categorized as only near hits because the route of the airplane falls within a prescribed limit. Although some of those aircraft are ten miles apart, they are still described as "near hits."

**Senator Stollery:** You operate within certain definitions. I suppose that many of the 500 to 600 occurrences were relatively minor.

**Mr. Thorneycroft:** Most of them were minor.

**Senator Stollery:** How many of those were not minor?

**Mr. Thorneycroft:** We normally have in progress—and this is on a yearly basis—10 to 20 major occurrence reports.

**Senator Stollery:** That means 10 to 20 collisions?

**Mr. Thorneycroft:** No, accidents. They relate to lost aircraft, or when there is loss of life.

**Senator Stollery:** I know that the definition of "near miss" is a bit misleading, but what numbers are we talking about at Pearson International Airport?

**Mr. Thorneycroft:** At the present time, the yearly average of near hits in the Pearson International Airport area seems to be about 15, but it is risky to predict.

**Senator Stollery:** I realize that. As I said, I am taking advantage of your appearance because I have not had an opportunity to ask that question recently.

**Senator Atkins:** To follow up on Senator Stollery's questions, has the percentage increased? Has there been a significant trend in occurrences and incidents?

**Mr. Thorneycroft:** The percentage has been declining steadily over the past decade. It dropped steeply for the first part of the last ten-year period. It has now flattened out somewhat, and indeed occasionally you will get a bit of an aberration in that one year the percentage is slightly higher than the next year.

**Senator Atkins:** Do you attribute some of that to the recommendations put forward by the CASB and other agencies in terms of safety measures?

**Mr. Thorneycroft:** I do indeed, senator. I would not want to convey the impression that in the Canadian Aviation Safety Board we have a monopoly on safety. Certainly the Minister of State (Transport) spelt out clearly that, in her view, and quite correctly in mine, the Department of Transport has a high stake in this, but so does the industry. Collectively, we are

[Traduction]

**M. Thorneycroft:** Le pourcentage serait plutôt faible. Certains de ces événements défraient la chronique. Je suppose que vous faites référence à quelques-unes des quasi-collisions?

**Le sénateur Stollery:** Oui. Je suis curieux de savoir si leur nombre a augmenté au cours des deux dernières années, par exemple.

**M. Thorneycroft:** Leur nombre a en effet augmenté, mais ce chiffre est trompeur, parce que le volume du trafic aérien a également augmenté. De plus, certaines de ces quasi-collisions sont classées comme telles uniquement parce que l'itinéraire emprunté par l'appareil se trouvait à l'intérieur des limites prescrites. Même si une distance de dix milles séparait les appareils en cause, on qualifie ces incidents de «quasi-collisions».

**Le sénateur Stollery:** Vous devez respecter certaines définitions. J'imagine qu'un grand nombre de ces 500 à 600 incidents ou accidents étaient relativement mineurs.

**M. Thorneycroft:** La plupart d'entre eux l'étaient en effet.

**Le sénateur Stollery:** Combien ne l'étaient pas?

**M. Thorneycroft:** En règle générale, nous préparons de 10 à 20 rapports de cas importants par an.

**Le sénateur Stollery:** Ces 10 ou 20 rapports concernent des collisions?

**M. Thorneycroft:** Non, des accidents ou des incidents, qu'il s'agisse d'un appareil perdu ou d'un cas où il y a eu perte de vie.

**Le sénateur Stollery:** Je sais que la définition donnée à «quasi-collision» est quelque peu trompeuse, mais combien d'entre elles se produisent à l'aéroport international Pearson?

**M. Thorneycroft:** Environ 15 quasi-collisions sont en moyenne enregistrées dans cet aéroport chaque année. Ce chiffre n'est toutefois qu'une approximation.

**Le sénateur Stollery:** D'accord. Comme je l'ai dit plus tôt, je profite de votre présence parce que je n'ai pas eu l'occasion de poser cette question récemment.

**Le sénateur Atkins:** Pour aller dans la même veine que le sénateur Stollery, ce pourcentage a-t-il augmenté? Est-ce qu'une tendance se dessine pour les accidents et les incidents?

**M. Thorneycroft:** Ce pourcentage diminue régulièrement depuis dix ans. Il a connu une baisse marquée au cours de la première partie de cette période, puis il s'est quelque peu stabilisé. Il arrive parfois que ce pourcentage soit légèrement plus élevé une année qu'une autre; c'est une simple aberration.

**Le sénateur Atkins:** Attribuez-vous une partie de cette baisse aux mesures de sécurité adoptées à la suite des recommandations formulées par le Bureau canadien de la sécurité aérienne et d'autres organismes?

**M. Thorneycroft:** Oui, sénateur. Je ne voudrais cependant pas donner l'impression que le Bureau canadien de la sécurité aérienne détient le monopole dans le domaine de la sécurité. La ministre d'État aux transports a d'ailleurs clairement indiqué que, à son avis (et je le partage), le ministère des Transports n'était pas le seul à jouer un grand rôle dans tout ça, car

[Text]

working to reduce the risk associated with flying in this country.

I think the Canadian Aviation Safety Board has put forward a number of recommendations, most of which have been implemented, and of which have had a direct impact on aviation safety in this country.

**Senator Atkins:** I think it is important that we look—and I realize you have to examine the investigative process—at what collectively comes out of this new board in terms of recommendations.

**Mr. Thorneycroft:** Yes. Because the other modes do not have boards overseeing accident investigating staff, it would be hard for me to draw on history to give you an accurate picture, but, again, with respect to my previous association with Transport Canada and the Marine Casualty Division, we would submit recommendations to the minister. Those recommendations, again, were often implemented and had an effect on improving marine safety.

I think this will happen with this new board. I think it will give those organizations a good vehicle to pass on positive recommendations to, usually, the Minister of Transport.

**Senator Atkins:** Could you argue that even the integration of staff could strengthen the whole process?

**Mr. Thorneycroft:** I think so. I do not think everyone would agree with me. I suppose I would have to say that, if money were no object, I would personally prefer individual boards for each mode. Having said that, the government has decided to have a multi-modal one. It will work. There will be growing pains. There is no point in denying that. But I think, as well, there will be a fair amount of cross-pollination among the air, marine and rail people. We all do things somewhat differently but I think we can all learn from each other.

**Senator Atkins:** So there are certain common denominators?

**Mr. Thorneycroft:** Yes, indeed, and we might get some very pleasant surprises as we get into this.

**Senator Davey:** I would like to ask what an accident is; what an incident is; and what an occurrence is.

**Mr. Thorneycroft:** I will attempt to answer that quickly. An accident usually involves an aircraft—I will use the air mode—actually striking the ground and being destroyed, or colliding with another aircraft with rather catastrophic results.

An incident could be a situation where an airplane is making an approach over the North Atlantic and is almost hit by another aircraft. If they had collided, it would have been an accident.

An occurrence really describes both of them, because an incident and an accident are also occurrences. An occurrence is an omnibus way of describing accidents and incidents.

[Traduction]

l'industrie a son mot à dire. Nous tentons tous de réduire les risques inhérents au transport aérien dans ce pays.

Je crois que la plupart des recommandations du Bureau canadien de la sécurité aérienne ont été mises en œuvre et que toutes ont directement influé sur la sécurité aérienne au Canada.

**Le sénateur Atkins:** Il importe que nous examinions—je me rends compte que vous devez vous attarder au processus même de l'enquête—les résultats obtenus collectivement par le nouveau Bureau sur le plan des recommandations.

**M. Thorneycroft:** Oui. Comme les autres modes de transport ne sont pas régis par un bureau dont le personnel est chargé d'enquêter sur des accidents, il me serait difficile de me fier aux antécédents pour vous donner une idée exacte de la situation. Toutefois, lorsque j'ai collaboré avec Transports Canada et l'Unité des enquêtes sur les accidents maritimes, nous faisons des recommandations au ministre. Celles-ci ont souvent été mises en œuvre et ont contribué à améliorer la sécurité maritime.

Je crois que c'est ce qui se produira avec le nouveau Bureau. Celui-ci permettra à ces organisations de formuler des recommandations destinées, en règle générale, au ministre des Transports.

**Le sénateur Atkins:** Pourriez-vous affirmer que même l'intégration du personnel pourrait renforcer l'ensemble du processus?

**M. Thorneycroft:** Je le crois en effet. Je sais que tout le monde ne partage pas cette idée. Si l'argent n'entrait pas en ligne de compte, je préférerais un bureau distinct pour chaque mode de transport. Cela étant dit, le gouvernement a opté pour un organisme multidisciplinaire. Ça ira. Il est vrai que cela ne se fera pas sans heurt, mais je crois également que tous les participants—qu'ils connaissent davantage le transport aérien, maritime ou ferroviaire—partageront leurs connaissances. Nous travaillons tous de façon différente, mais je crois que nous pouvons apprendre beaucoup les uns des autres.

**Le sénateur Atkins:** Il existe donc certains dénominateurs communs?

**M. Thorneycroft:** Oui, et le temps pourrait même nous réserver quelques bonnes surprises.

**Le sénateur Davey:** J'aimerais qu'on m'explique la différence entre accident et incident.

**M. Thorneycroft:** Je vais tenter de vous l'expliquer rapidement. Un accident met généralement en cause un aéronef—je prendrai ici l'exemple du transport aérien—qui s'écrase au sol et qui est détruit, ou un aéronef qui entre en collision avec un autre appareil, ce qui entraîne une catastrophe aérienne.

Par contre, si un aéronef survolant l'Atlantique nord était presque frappé par un autre appareil, il s'agirait d'un incident. S'il y avait eu collision, nous aurions parlé d'un accident.

Le terme «accident» englobe en fait les deux notions.

[Text]

**Senator Davey:** I have a very naive question. How do you find out about these things?

**Mr. Thorneycroft:** In the air mode—and I believe I am correct in saying also in the marine and rail modes—there are reporting requirements in train that automatically go into play when an incident or an accident occurs. We are not always the first people to learn of an accident, but we are certainly apprised of them very quickly. The reporting system is very good.

**Senator Davey:** So there would be no incidents which are not reported?

**Mr. Thorneycroft:** Unfortunately, through ignorance in some cases and, I suspect, on one or two occasions through deliberate oversight, we do not always hear about incidents straight away. However, I believe we hear about most of them. The reporting requirements are stringent and seem to work well.

**Senator Spivak:** This board, apart from the investigation of incidents, accidents and occurrences, has a more general mandate. You seemed to indicate that that mandate was not limited by legislation, but by the judgment of the people involved and by the resources they have.

This is an independent arm's-length board, as I understand it. Therefore, it is in a very good position to make recommendations about policies that may be detrimental to safety. Another example I can think of is the hub and spoke thing, but perhaps that is not conducive to the safety of airline passengers in Canada. Am I correct in assuming that that is not beyond the mandate of the board except in terms of the judgment of what is the best thing to do in terms of your own priorities, but it is not at all limited by the legislation?

**Mr. Thorneycroft:** If I conveyed the impression that we operate outside the terms of the legislation, I apologize. That was not my intention at all. Certainly we have to work within the legislative rules in accordance with the act.

**Senator Spivak:** I understand that.

**Mr. Thorneycroft:** There are some things we cannot do. To look at the hub and spoke situation at Canadian airports is not part of our mandate at the present time, unless we become aware that a situation is developing to a degree that, in our judgment, if something is not changed, could result in an accident.

**Senator Spivak:** Paragraph 7(1)(e) on page 8 says:

... by initiating and conducting special studies and special investigations on matters pertaining to safety in transportation.

That seems to be very broad and would cover that. You are saying that that would not normally be your course of action.

**Mr. Thorneycroft:** No, not normally. I would like to use the air traffic situation as an example. We keep statistics on all incidents. Our staff brought to the board a breakout of these

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** Ma prochaine question va sans doute vous sembler très naïve: Comment apprenez-vous qu'un incident s'est produit?

**M. Thorneycroft:** Le transport aérien et, sauf erreur de ma part, le transport maritime et ferroviaire, sont assujettis à des exigences en matière de compte rendu qui s'appliquent automatiquement dès qu'un incident ou un accident se produit. Nous ne sommes pas toujours les premiers informés d'un accident, mais nous en sommes certainement informés très rapidement. Le système de communication est excellent.

**Le sénateur Davey:** Tous les incidents sont donc signalés?

**M. Thorneycroft:** Par ignorance dans certains cas et, je soupçonne, par négligence délibérée dans un ou deux cas, nous n'entendons malheureusement pas toujours parler des incidents tout de suite. Je crois toutefois que la plupart nous sont signalés. Les règles sont très rigoureuses à cet égard et le système semble bien fonctionner.

**Le sénateur Spivak:** En plus de faire enquête sur les incidents, accidents et événements, le Bureau a un mandat plus général. Vous avez semblé dire que ce mandat n'est pas limité par la loi, mais par le jugement des personnes en cause et les ressources à leur disposition.

Si je comprend bien, il s'agit d'un bureau indépendant qui fonctionne de façon autonome. Il est donc bien placé pour formuler des recommandations au sujet de politiques qui iraient à l'encontre de la sécurité. L'autre exemple qui me vient à l'esprit est celui du service radiant, mais ce n'est peut-être pas de nature à favoriser la sécurité des passagers aériens au Canada. Ai-je raison d'assumer que, sauf pour porter un jugement sur ce qui vaut mieux par rapport à vos propres priorités, cela ne passe pas outre au mandat du Bureau et n'est pas du tout limité par la loi?

**M. Thorneycroft:** Je vous demande de m'excuser si j'ai donné l'impression que nous fonctionnons en dehors du cadre de la loi. Ce n'était pas du tout mon intention. Il nous faut évidemment travailler dans le cadre des règles législatives conformément à la loi qui régit le Bureau.

**Le sénateur Spivak:** Je le comprends.

**M. Thorneycroft:** Il y a des choses que nous ne saurions faire. Nous n'avons pas pour mandat, pour l'instant, d'examiner la situation du service radiant aux aéroports canadiens, à moins de sentir qu'une situation évolue au point, à notre avis, de créer un risque d'accident si rien n'est fait.

**Le sénateur Spivak:** Je lis, au paragraphe 7(1) de la page 8:

en prenant l'initiative de mener des études et enquêtes spéciales en matière de sécurité des transports.

Cela me semble très général et engloberait ce genre de chose. D'après ce que vous nous dites, ce n'est pas ce que vous feriez normalement.

**M. Thorneycroft:** Non, pas normalement. Je vais prendre comme exemple la situation du trafic aérien. Nous tenons des statistiques sur tous les incidents. Notre personnel a présenté

[Text]

things and said, "We think there is a trend here which is not very good." The board looked at the information the staff was able to provide. Our intention in doing so was to decide whether we, as a board, should hold a public inquiry into the air traffic situation in Canada.

Before we came to a final decision, we invited representatives who work in the industry and who regulate the industry—Canadian Airline Pilots' Association, Canadian Air Traffic Controllers, Transport Canada—to appear before the board. After we heard from those people, we had a long and protracted discussion. By a narrow margin we decided not to hold a public inquiry at the present time. However, we decided that we had sufficient information that we were concerned about to conduct a special investigation into the air traffic situation. That is ongoing at the present time. We will be releasing a public report on that in due course.

In other words, it is a pro-active thing, but it was generated because of trends which caused us, as a board, a fair amount of concern.

I do not know whether I have cleared or muddied the water.

**Senator Spivak:** Your information is helpful. It is not entirely clear to me what is prohibited by this legislation. From what you are saying, it does not seem that anything would be prohibited as it pertains to safety in transportation.

**Mr. Thorneycroft:** If the board, in its judgment, believes that a situation, if uncorrected, could lead to a disastrous situation, then it has the power to do something about it. It is a judgment call, and it is one which, obviously, has to be exercised very carefully.

**Senator Spivak:** You mentioned that pleasure boats and international trucking will not be under the jurisdiction of this new board. I know the reasons for that.

I should remember this from the hearings on national transportation policy, but which agency has the mandate to look into safety questions which relate to those sectors, and how is that done? Is it correct that the provinces implement safety standards which are set by the federal government?

**Mr. Thorneycroft:** I may be getting into dangerous grounds. Pleasure boat accidents would fall within the purview of the new board. There is no question about that. The question is whether or not they would have the resources to look at them.

Another question that causes a lot of talk is: Why doesn't this board look at truck, bus and vehicle accident investigations? The responsibility to look after vehicular traffic in each province has been delegated to the individual provinces by the federal government, so the accident investigation function went that way as well.

The only time a national agency would become involved would be if a truck, bus or car struck a train, an airplane or a ship.

**Senator Spivak:** So there are provincial agencies in each province?

[Traduction]

au Bureau une ventilation de ces données en disant: «Nous croyons y déceler une tendance inquiétante». Le Bureau s'est penché sur l'information que le personnel a pu lui fournir. Ce faisant, notre intention était de décider s'il y avait lieu de procéder à une enquête publique sur la situation du trafic aérien au Canada.

Avant de prendre une décision finale, nous avons invité des représentants de ceux qui travaillent dans ce secteur et qui le réglementent—l'Association canadienne des pilotes de ligne, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, Transports Canada—à comparaître devant le Bureau. Après les avoir entendus, nous avons eu de longues discussions. Le Bureau a ensuite décidé, à l'issue d'un vote serré, de ne pas tenir d'enquête publique pour l'instant. Il a toutefois décidé, vu ses nombreux sujets de préoccupation, de mener une enquête spéciale sur la situation du trafic aérien. Celle-ci est actuellement en cours. Un rapport sera rendu public en temps et lieu.

Cette mesure «proactive» a toutefois été suscitée par des tendances qui inquiétaient passablement le Bureau.

Je ne sais pas si j'ai clarifié ou embrouillé les choses.

**Le sénateur Spivak:** Vos informations sont utiles. Je ne comprends pas clairement ce que la loi interdit. D'après ce que vous dites, rien de ce qui a trait à la sécurité des transports ne semble interdit.

**M. Thorneycroft:** Si le Bureau estime qu'une situation risquée, à moins d'être corrigée, de mener à un désastre, il peut intervenir. C'est une question de jugement, et il faut évidemment l'exercer avec beaucoup de soins.

**Le sénatrice Spivak:** Vous mentionniez que la juridiction du nouveau Bureau ne s'étendra pas à la navigation de plaisance, ni au camionnage international. J'en connais les raisons.

Je devrais m'en souvenir pour avoir participé aux audiences sur la politique nationale des transports, mais quel organisme est chargé de veiller à la sécurité dans ces secteurs, et comment procède-t-il? Est-il vrai que les provinces appliquent des normes de sécurité établies par le gouvernement fédéral?

**M. Thorneycroft:** Je m'aventure peut-être sur un terrain dangereux. Les accidents de la navigation de plaisance relèveraient du nouveau Bureau. Cela ne fait pas de doute. On peut toutefois se demander s'il aura les ressources nécessaires pour s'en occuper.

La question de savoir pourquoi ce Bureau n'est pas chargé des enquêtes sur les accidents de camions, d'autobus et d'autres véhicules de transport routier suscite beaucoup de discussions. Le gouvernement fédéral a délégué à chaque province la responsabilité du trafic routier sur leur territoire. C'est pourquoi les enquêtes sur les accidents leur ont aussi été confiées.

Un organisme national ne participerait à l'enquête que si un camion, un autobus ou une voiture frappait un train, un avion ou un navire.

**Le sénateur Spivak:** Il y a donc des organismes provinciaux dans chaque province?

[Text]

**Mr. Thorneycroft:** I believe that is correct.

**Senator Spivak:** The parameters of the standards are national as they were developed under the new national transportation policy, is that correct?

**Mr. Thorneycroft:** I do not feel qualified to answer that.

**The Chairman:** Mr. Thorneycroft, can you give me a brief profile of your present board members? I do not want names. I would like to set the grounds. Who are they and what are their backgrounds?

**Mr. Thorneycroft:** At the present time we have a nine-member board, seven of whom are full-time members, two of whom are part-time members. One part-time member is a gentleman who is a former airline pilot with an aeronautical engineering degree. The other part-time member is an engineer of great renown who ran the National Research Council for a number of years. Of the seven full-time members, one is a gentleman who has a doctorate in aeronautical engineering; one has worked with universities and with industry; one has an engineering degree in aeronautical engineering and a Master's degree in Public Administration; one is a general aviation specialist who has worked with general aviation for some 20 years; one is a former politician with the federal government; one is a former cabinet minister from a provincial government—

**The Chairman:** I take it that when you use the word "politician", you mean that he is without any particular formal background?

**Mr. Thorneycroft:** No. I should tell you, sir, that the politician did have some experience in the textile industry before he entered politics. The other gentleman, who was formerly a cabinet minister with one of the provincial governments, was also a former speech writer for federal government officials.

That leaves only myself, and I have a Canadian airforce background spanning some 37 years. I do not have a degree, but I am, or was, a pilot.

**The Chairman:** Very well. I just want to return briefly to the matter Senator Stewart raised, the so-called "reasonable grounds". At first blush, one might be quite taken aback by the powers given to investigators under what is obviously the Inquiries Act. However, under this new bill, it seems to me that your powers have been tightened up. In other words, the powers under this new bill have been limited for the obvious protection of civil rights, et cetera. Tell me, did any of your board members ever exercise any rights under the Inquiries Act with respect to investigations, or was that strictly and solely within the purview of your investigations staff?

**Mr. Thorneycroft:** To my knowledge—and I could ask my executive director to correct me if I am wrong—I do not think that board members ever exercised those powers, other than the fact that we did conduct public inquiries. However, those inquiries were not conducted under the Inquiries Act; they were part of an on-going investigation into an aircraft accident. I believe I am correct in that.

[Traduction]

**M. Thorneycroft:** Je crois que oui.

**Le sénateur Spivak:** Est-il exact que, comme ils ont été élaborés en vertu de la nouvelle politique nationale sur les transports, les paramètres des normes sont uniformes à l'échelle nationale?

**M. Thorneycroft:** Je ne me sens pas en mesure de répondre à cette question.

**Le président:** Pourriez-vous me faire brièvement le profil des membres de votre Bureau, monsieur Thorneycroft? Je ne veux pas leurs noms, mais un simple aperçu. Qui sont-ils et quels sont leurs antécédents?

**M. Thorneycroft:** Le Bureau compte actuellement neuf membres, dont sept à plein temps et deux à temps partiel. L'un des membres à temps partiel est un ancien pilote de ligne diplômé en génie aéronautique. L'autre membre à temps partiel est un ingénieur de grande renommée qui a dirigé le Conseil national de recherches pendant plusieurs années. Parmi les sept membres à plein temps, l'un détient un doctorat en génie aéronautique, un a travaillé dans les milieux universitaires et industriels, et un autre a un diplôme en génie aéronautique et une maîtrise en administration publique. Un autre de nos membres est un spécialiste de l'aviation et a travaillé dans le secteur général de l'aviation pendant une vingtaine d'années. Un est un ancien politicien fédéral et un autre a été ministre provincial...

**Le président:** Si je comprends bien, lorsque vous parlez d'un «politicien», il s'agit de quelqu'un qui n'a pas d'antécédents particuliers?

**M. Thorneycroft:** Non. Le politicien en question a travaillé dans l'industrie des textiles avant d'entrer en politique. Tandis que l'ancien ministre provincial a déjà travaillé comme rédacteur de discours pour des hauts fonctionnaires fédéraux.

Quant à moi, j'ai été dans les forces aériennes canadiennes pendant 37 ans environ. Je n'ai pas de diplôme, mais je suis, ou j'étais plutôt, pilote.

**Le président:** Très bien. Je voudrais simplement revenir brièvement à la question soulevée par le sénateur Stewart sur ce qu'il est convenu d'appeler le «doute raisonnable». Les pouvoirs attribués aux enquêteurs par la Loi sur les enquêtes peuvent, à première vue, paraître assez étonnants. Il me semble toutefois que vos pouvoirs ont été circonscrits davantage par ce nouveau projet de loi. Autrement dit, ce nouveau projet de loi limite ces pouvoirs de toute évidence pour assurer la protection des droits civiques et autres. Des membres de votre Bureau ont-ils déjà exercé certains des droits que leur confère la Loi sur les enquêtes, ou cela était-il limité uniquement et rigoureusement à vos enquêteurs?

**M. Thorneycroft:** A ma connaissance, et je demanderais à mon directeur exécutif de me corriger si je me trompe, les membres du Bureau n'ont jamais exercé ces pouvoirs. Le Bureau a cependant effectué des enquêtes publiques. Ces enquêtes n'ont toutefois pas été menées en vertu de la Loi sur les enquêtes, mais dans le cadre d'investigations sur les accidents d'avion. Est-ce exact?

[Text]

**Mr. Ken Johnson, Executive Director, Canadian Aviation Safety Board:** Yes, I also believe you are correct. For example, witnesses were compelled, but they were compelled in accordance with the investigation or public inquiry being carried out, and the inquiring officers had the powers of someone under the Inquiries Act.

**The Chairman:** I was thinking in terms of the powers of entry and seizure. Did you ever have anyone coming to you for redress as a result of an investigator doing something?

**Mr. Thorneycroft:** Not to my knowledge, Mr. Chairman.

**Mr. Johnson:** Mr. Chairman, I believe that, out of the approximately 2,000 investigations carried out over the four-year life of the board, there was one case that I can recall where investigators had to go and get a warrant to enter premises. Normally, the level of cooperation in the industry is very high. Usually the investigators simply tell the individual that they are there to do their job and they are told to come in and do it.

**The Chairman:** That is impressive, I must say.

Honourable senators, if there are no further questions of Mr. Thorneycroft and Mr. Johnson, I will excuse these witnesses. Thank you very much, gentlemen. You have an impressive board with an impressive chairman.

Honourable senators, appearing now before us is Mr. Bobbitt, Dr. Filotas and Mr. Stevenson. Gentlemen, it is an open secret that, while you do all get along very well together, there are times when there has been some public reference to disagreements. I do not know how you want to proceed but we are in your hands. Following your presentation, we will be hearing from other members of the board, so we will treat all witnesses in the same fashion. I would ask that you keep your presentation brief and to the point. Also, if there is anything that you did not say to the committee in the other place that you would like to say to us today, we would be glad to hear that, too.

**Mr. N. Bobbitt, Member, Canadian Aviation Safety Board:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to start with a brief opening statement. Mr. Chairman, honourable senators, I am pleased to have this opportunity to appear before you today to comment on Bill C-2. Appearing with me today are two of my colleagues: Captain Stevenson, one of Canada's most experienced airline captains; and Dr. Filotas, an accomplished aeronautical engineer. I hold a B.Sc. in Physics and Mathematics, a Master's Degree in Aeronautical Engineering and a Master's Degree in Public Policy and Public Administration. I am a military-trained pilot with propeller, jet and helicopter experience.

In my submission to the transport committee in the other place, I proposed a number of specific amendments. These amendments would have assured the creation of an independent transportation accident investigation board, a board with the necessary powers to accomplish the objectives of the bill as

[Traduction]

**M. Ken Johnson, Directeur exécutif, Bureau canadien de la sécurité aérienne:** Je crois que oui. Des témoins ont été contraints de comparaître, par exemple, mais ce fut conformément à l'investigation ou l'enquête publique en cours, et les enquêteurs avaient les pouvoirs qu'accorde la Loi sur les enquêtes.

**Le président:** Je pensais aux pouvoirs d'entrée et de saisie. Quelqu'un a-t-il déjà sollicité un redressement de torts parce qu'un enquêteur avait fait quelque chose?

**M. Thorneycroft:** Pas à ma connaissance, monsieur le président.

**M. Johnson:** Je crois, monsieur le président, que sur environ 2 000 enquêtes réalisées depuis la création du Bureau, il n'y a eu qu'un cas, sauf erreur, où les enquêteurs ont dû se munir d'un mandat pour entrer quelque part. La collaboration de l'industrie est habituellement excellente. En temps normal, les enquêteurs informent tout simplement la personne qu'ils viennent faire leur travail et on leur dit d'entrer le faire.

**Le président:** Je dois dire que c'est très impressionnant.

Si vous n'avez pas d'autres questions à poser à MM. Thorneycroft et Johnson, messieurs, je vais laisser partir les témoins. Merci beaucoup, Messieurs. Vous avez un Bureau et un président impressionnants.

Nous accueillons maintenant MM. Bobbitt, Filotas et Stevenson. Ce n'est un secret pour personne, messieurs, que vous ne vous entendez pas très bien entre vous; il nous est arrivé d'entendre parler de désaccords. Je ne sais pas comment vous voulez procéder, mais nous sommes entre vos mains. Une fois que vous aurez terminé votre présentation, nous entendrons d'autres membres du Bureau et nous traiterons tous les témoins de la même manière. Je vous demanderais d'être brefs et d'aller directement au but. Si, d'autre part, il y a des choses que vous n'avez pas dites au comité de l'autre endroit que vous aimeriez nous dire aujourd'hui, nous serons heureux de l'entendre.

**M. N. Bobbitt, membre, Bureau canadien de la sécurité aérienne:** Merci, monsieur le président. J'aimerais commencer par une brève déclaration liminaire. Monsieur le président, honorables sénateurs, je suis heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui pour vous livrer mes commentaires sur le projet de loi C-2. Je suis accompagné ici aujourd'hui de deux de mes collègues. Je vous présente, à ma droite, le capitaine Stevenson, l'un des pilotes de ligne les plus expérimentés du Canada, et, à ma gauche, M. Filotas, un ingénieur d'aéronautique accompli. Quant à moi, je détiens un B.Sc. en physique et mathématiques, une maîtrise en génie aéronautique et une maîtrise en politique gouvernementale et en administration publique. Je suis aussi un pilote d'avions à hélice et à réacteurs et d'hélicoptères qui a été formé dans les Forces canadiennes.

J'ai proposé un certain nombre de modifications précises lors de ma comparution devant le comité des transports de l'autre endroit. Ces modifications auraient assuré la création d'un bureau indépendant d'enquête sur les accidents des transports, un bureau muni des pouvoirs nécessaires pour réaliser les

*[Text]*

outlined in clause 7. Because of the chairman's sweeping powers and the limited role for board members, the board that will be created by the bill now before you will not achieve the bill's objectives. The main points I raised were reiterated by the Canadian Airlines Pilots' Association. Also, most of the substantive amendments proposed by the Commons committee were similar to those in my submission. Regrettably, the majority in the House of Commons rejected the amendments that would have allowed for the creation of a real board.

Honourable senators, the bill as it now stands will create a one-man commission. Regardless of the merits of a one-man commission, it is improper to impose a one-man commission on the Canadian public under the guise of a board. Mr. Chairman and honourable senators, I urge you to take a thoughtful second look at this bill.

The supporters of this bill would like you to believe that the only problem with respect to aviation investigations is the presence of certain individuals on the Canadian Aviation Safety Board, a problem that will be solved by the quick passage of this legislation. Yet, the serious problems associated with aviation investigations were there before any of the so-called dissenters appeared on the scene. The Dubin Commission of Inquiry into Aviation Safety in the early 1980s found that there were serious deficiencies in Transport Canada's investigations. This commission recommended the immediate creation of an independent board to investigate aviation occurrences.

The Lockwood inquiry into the Gimli incident took place after the Dubin commission and during the period when the transition was taking place between Transport Canada and the Canadian Aviation Safety Board. Despite the fact that problems associated with aviation occurrences had been well documented by the Dubin commission, the Lockwood inquiry found that there were still serious problems pertaining to the gathering and interpretation of evidence.

A consultant engaged by the Honourable Don Mazankowski to report upon the implementation of the Dubin commission's recommendations also noted problems with CASB investigations. Judge Rolf's fatality inquiry report into the accident that took four lives, including the Leader of the NDP, in Alberta was quite critical of the way in which the accident was investigated by the CASB.

Mr. John Sopinka—now Mr. Justice Sopinka—in his 1987 report to the Minister of Transport, outlined serious problems with respect to investigations by the board.

As a board member, I have been appalled by the manner in which some investigations have been conducted, notably Gander. This problem continues. Individuals associated with the inquiry into the Dryden accident have publicly indicated that all is not well with the way in which accidents are being investigated by the CASB.

Mr. Chairman, honourable senators, can all of these groups and individuals be wrong? If the answer is yes, then Bill C-2 should be passed since it will ensure the continuation of

*[Traduction]*

objectifs du projet de loi tels qu'énoncés à l'article 7. À cause des pouvoirs étendus donnés au président et du rôle restreint de ses membres, le bureau que créerait le projet de loi devant vous à l'heure actuelle ne réalisera pas les objectifs de ce dernier. Les principaux points que j'ai soulevés ont été repris par l'Association canadienne des pilotes de ligne. Par ailleurs, la plupart des modifications proposées quant au fond par le comité des Communes ressemblent à celles que j'avais présentées. Malheureusement, le parti de la majorité à la Chambre a rejeté les modifications qui auraient entraîné la création d'un véritable bureau.

Dans son état actuel, le projet de loi mettra sur pied une commission d'une seule personne. Quels que soient les mérites d'une telle commission, il n'est pas convenable d'en imposer une au public canadien en la déguisant en bureau. Je vous incite, monsieur le président et honorables sénateurs, à réexaminer ce projet de loi attentivement.

Les partisans du projet de loi aimeraient vous faire croire que la présence de certaines personnes au sein du Bureau canadien de la sécurité aérienne, chose qui sera vite réglée par l'adoption de cette loi, est l'unique problème qui existe à l'égard des enquêtes sur les accidents aériens. Pourtant, les graves problèmes que posent ces enquêtes existaient bien avant que les «dissidents» ne se manifestent. La Commission Dubin sur la sécurité aérienne a constaté deux lacunes graves dans les enquêtes de Transports Canada au début de la décennie et a recommandé la création immédiate d'un bureau indépendant pour faire enquête sur les événements aériens.

L'Enquête Lockwood sur l'incident de Gimli a eu lieu après la Commission Dubin, pendant la phase de transition entre Transports Canada et le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Même si l'existence de problèmes liés aux événements aériens avait été bien établie par la Commission Dubin, l'Enquête Lockwood a permis de constater que de graves problèmes persistaient concernant la collecte et l'interprétation des témoignages.

Un consultant retenu par l'honorable Don Mazankowski pour faire le point sur la mise en œuvre des recommandations de la Commission Dubin a également relevé des problèmes à l'égard des enquêtes du BCSA. Dans son rapport d'enquête sur l'accident qui a entraîné la mort de quatre personnes, y compris le chef du NPD, en Alberta, le juge Rolph a critiqué sévèrement la façon dont l'enquête du BCSA a été menée.

Dans son rapport de 1987 au ministre des Transports, M. John Spika, devenu le juge Spika depuis, a fait état de graves problèmes à l'égard des enquêtes menées par le Bureau.

En tant que membre du Bureau, j'ai été consterné de la façon dont certaines enquêtes, notamment celle sur l'accident survenu à Gander, ont été menées. Le problème existe toujours. Des personnes qui collaborent à l'Enquête Mishinski sur l'accident de Dryden ont mentionné publiquement que tout n'est pas pour le mieux dans la façon dont le BCSA fait enquête sur les accidents.

Est-il possible, monsieur le président et honorables sénateurs, que tous ces groupes fassent erreur? Si vous croyez que c'est le cas, il faut adopter le projet de loi C-2 car il assure la

*[Text]*

present investigation practices. On the other hand, if all of these groups and individuals are right, then Bill C-2 should be amended to reflect their concerns. This is a fundamental decision that has to be reached before being able to address specific amendments: In other words, who is right and who is wrong?

Former Supreme Court Justice Estey is in a position to help answer this question, since he is to report to the minister next week on his review of the Gander accident. While his terms of reference do not specifically address the issues pertaining to Bill C-2, he will have looked at how the CASB investigates accidents in order to prepare his report. Hence, I recommend this committee call former Justice Estey as a witness, since he could help determine whether or not accidents are currently being well investigated.

Finally, it is my firm belief that if Bill C-2 goes through unchanged it will be a sad day for transportation safety. The problems and aviation investigations that predate the Dubin inquiry will be continued, and similar problems will be introduced into the other modes.

Thank you, Mr. Chairman. With your permission, perhaps my colleagues could add a few words, or we could answer questions.

**The Chairman:** You are a member of the board, yet you are criticizing it for not doing a proper investigation. Why? Get to the nub of it. What is your problem?

**Mr. Bobbitt:** The problem is that the way the board is being set up—

**The Chairman:** No, I am referring to the present board.

**Mr. Bobbitt:** I mean the present board. I am not referring to the act because I think it was a good act. However, it was implemented in such a way so as to excluded board members from playing a meaningful role in the decision-making process. However, this is not a new problem, and it has been recognized for some time.

There were two different interpretations of the act. My earlier proposal was that the board itself should have sought a decision from the Federal Court as to which interpretation was correct. This would have resolved the issue.

**Senator Stollery:** Could we know when each of you were appointed to the board?

**Mr. Bobbitt:** I was appointed to the board in October 1985.

**Senator Stollery:** And the other two gentlemen?

**Mr. Les Filotas, Member, Canadian Aviation Safety Board:** I was appointed to the board in December of 1986.

**Mr. R. Ross Stevenson, Member, Canadian Aviation Safety Board:** I was appointed in May of 1984, when the board started.

**The Chairman:** The term that you used was that you were "excluded from the decision-making process?"

**Mr. Bobbitt:** Yes. Things did not change very much when the new board was set up. The procedures that had been in

*[Traduction]*

perpétuation des pratiques actuelles. Par contre, si tous ces groupes et ces gens ont raison, il faudrait modifier le projet de loi pour tenir compte de leurs préoccupations. Il y a là une décision fondamentale à prendre avant de se pencher sur des modifications précises. Autrement dit, qui a raison et qui a tort?

Comme il doit remettre son rapport d'examen de l'accident de Gander au ministre la semaine prochaine, l'ancien juge Estey de la Cour suprême est bien placé pour aider à répondre à la question. Même si son mandat n'englobe pas explicitement les questions relatives au projet de loi C-2, il se sera penché, en préparant son rapport, sur la façon dont le BCSA fait enquête sur les accidents. Je recommande donc au Comité de convoquer l'ancien juge Estey à comparaître comme témoin puisque celui-ci pourrait l'aider à déterminer si les enquêtes sur les accidents sont bien menées ou non.

Je crois fermement, pour terminer, que si le projet de loi C-2 est adopté sans modification ce sera un jour sombre pour la sécurité des transports. Les problèmes liés aux enquêtes sur les accidents aériens qui datent d'avant la commission Dubin persisteront, et des problèmes semblables se manifesteront dans les autres modes de transport.

Merci, monsieur le président. Peut-être que, avec votre permission, mes collègues pourraient ajouter quelques mots ou nous pourrions répondre aux questions.

**Le président:** Tout en étant membre du Bureau vous critiquez sa façon de mener les enquêtes. Pourquoi? Venez en au point. Quel est votre problème?

**M. Bobbitt:** Le problème c'est que de la façon dont le Bureau est en train d'être mis sur pied . . .

**Le président:** Non, je parle du Bureau actuel.

**M. Bobbitt:** Je veux dire le bureau actuel. Je ne faisais pas allusion à la loi que je considérais, d'ailleurs, comme très bonne. Toutefois, à cause de la façon dont elle a été mise en œuvre, elle empêche les membres du Bureau de prendre une part active aux décisions. Toutefois, ce problème ne date pas d'hier.

La loi avait été interprétée de deux façons différentes. J'ai dit plus tôt que le Bureau aurait dû demander à la Cour fédérale de décider laquelle des deux était la bonne, de sorte qu'on aurait réglé le problème une fois pour toutes.

**Le sénateur Stollery:** Pouvez-vous nous dire à quel moment vous êtes tous devenus membres du Bureau?

**M. Bobbitt:** J'ai été nommé en octobre 1985.

**Le sénateur Stollery:** Et les deux autres?

**M. Les Filotas, membre du Bureau canadien de la sécurité aérienne:** J'ai été nommé en décembre 1986.

**M. R. Ross Stevenson, membre du Bureau canadien de la sécurité aérienne:** En ce qui me concerne, j'ai été nommé en mai 1984, lorsque le bureau a été mis sur pied.

**Le président:** Vous avez dit que vous étiez «tenu à l'écart du processus décisionnel»?

**M. Bobbitt:** Oui. Il y a eu très peu de chargements lorsque le nouveau bureau a été créé. Les méthodes qu'avait établies

*[Text]*

place within Transport Canada with the old accident review board—which was simply an advisory board set up to advise the minister—were already in place when the Dubin inquiry found serious problems.

When the new board was set up, the new chairman was one of the members of the old accident review board, and one of the members of the accident review board was appointed as a board member to the Canadian Aviation Safety Board. The executive director of the Canadian Aviation Safety Board was employed by Transport Canada at the time. Those people brought with them essentially the same procedures that were in place before the new board was even formed, where the board was considered to be some kind of review body, but without the information to be able to conduct proper reviews.

When I first joined the board I was told verbally that board members were not allowed to look at the files upon which the reports were based, and that board members had not had an opportunity to look at the files prior to that. However, after I insisted on it, it became standard practice.

**The Chairman:** When was that? Was that told to you by Mr. Deschênes?

**Mr. Bobbitt:** That was told to me verbally. When I asked in writing, I was able to get the files, and that resolved that issue. Mr. Deschênes was the chairman at that time.

**The Chairman:** Who would like to be next?

**Mr. Stevenson:** Mr. Chairman and honourable senators, thank you for this opportunity to express some views that deal specifically with this problem. I should like to leave you with one thought—and it will take only a moment to express it to you.

The international aviation community is watching the progress of this bill. One lawyer who represented Arrow Air in the crash at Gander wrote to the Canadian Aviation Safety Board after learning that the preliminary report on the Arrow Air crash at Gander had suppressed findings of toxic hydrogen cyanide in many of the 256 victims. Mr. Humphrey Dawson's letter stated that the failure of the Canadian Aviation Safety Board to disclose this information and comment on it in the draft report showed, to say the least, extreme bad faith, extreme impropriety and a breach of the statutory duty imposed upon the CASB and of the international duty imposed upon the Government of Canada under the Chicago Convention. He further stated that thought must be given to having a judicial inquiry as to the actions of the board in conducting the investigation.

The new Bill C-2 should not permit another fiasco like the Gander investigation. The onus is on you to correct some glaring deficiencies in this bill. I respectfully urge you to learn what Mr. Justice Estey has discovered about the operation of the CASB during his study of the Gander crash before you make a law that will go against the recommendations of Mr. Justice Dubin and Mr. Justice Sopinka.

*[Traduction]*

Transports Canada pour l'ancien bureau d'enquête sur les accidents—qui n'était qu'un simple comité consultatif chargé de conseiller le ministre—étaient toujours en place à l'époque où la commission d'enquête Dubin a été confrontée à de sérieux problèmes.

Le président du nouveau bureau était membre de l'ancien comité, alors qu'un des membres de ce dernier a été nommé au sein du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Le directeur général du BCSA travaillait à l'époque pour Transports Canada. Ces personnes ont, pour l'essentiel, appliqué les procédures qui étaient en vigueur avant que le nouveau bureau ne soit constitué; à l'époque, le Bureau était considéré comme une sorte de commission d'enquête, mais il n'avait pas accès aux renseignements qui pourraient lui permettre de mener des enquêtes en bonne et due forme.

À mes débuts, on m'a dit de vive voix que les membres du Bureau n'avaient pas le droit de consulter les dossiers qui devaient servir de base aux rapports; les membres ne l'avaient jamais fait jusque-là. Toutefois, j'ai insisté pour qu'ils aient ce droit, de sorte que maintenant on les consulte couramment.

**Le président:** C'était à quelle époque? Est-ce M. Deschênes qui vous a dit cela?

**M. Bobbitt:** On me l'a dit de vive voix. Lorsque j'ai présenté une demande par écrit, j'ai été autorisé à avoir accès aux dossiers. C'est M. Deschênes qui était président à ce moment-là?

**Le président:** Qui veut prendre la parole?

**M. Stevenson:** Monsieur le président et honorables sénateurs, je suis heureux d'avoir l'occasion d'exprimer mon point de vue sur cette question. J'aimerais faire un seul commentaire et j'essaierai d'être bref.

La communauté aérienne internationale suit de près l'évolution du projet de loi. Un des avocats représentant la compagnie Arrow Air dans l'enquête sur l'accident de Gander a écrit au Bureau canadien de la sécurité aérienne après avoir appris que le rapport préliminaire ne mentionnait pas qu'on avait découvert des traces d'acide cyanhydrique toxique dans le corps de bon nombre des 256 victimes. M. Humphrey a dit dans sa lettre que le Bureau canadien de la sécurité aérienne avait négligé de transmettre ces renseignements et d'en parler dans le projet de rapport. Cela montre, à tout le moins, que le BCSA a fait preuve de mauvaise foi, s'est mal conduit et a manqué à ses devoirs, et que le gouvernement du Canada, lui, a enfreint les obligations internationales que lui impose la Convention de Chicago. Il a de plus ajouté qu'il faudrait envisager de procéder à une enquête judiciaire sur la façon dont le Bureau a mené son enquête.

Le nouveau projet de loi C-2 devrait empêcher qu'un autre fiasco comme celui de l'enquête de Gander se produise. C'est à vous que revient la responsabilité de corriger certaines des lacunes flagrantes du projet de loi. Je vous encourage à prendre connaissance des conclusions qu'a formulées M. Estey au sujet des agissements du BCSA lors de l'enquête en question avant d'adopter une mesure législative qui ira à l'encontre de ce que le juge Dubin et M. Sopinka ont recommandé.

## [Text]

Mr. Filotas may wish to add to my comments. If you have any questions, I would be happy to try to answer them.

If you read what I said before the standing committee you will know the difficulties we ran into. We were unsuccessful in obtaining much of the information that we required on the Gander incident. There is a criminal investigation division report that was issued by the United States army which I have been unable to obtain; an after-effect report that I have been unable to obtain; and additional information.

**Mr. Filotas:** I wish to add a few words about the practical application of this bill as opposed to the theatrical concepts that you have been considering.

The difference between Bill C-2 and the existing legislation in the CASB Act is that Bill C-2 would legitimize the absolute control by the chairman that has been exercised and practised under the CASB Act. It would also allow him to delegate all essential functions of the board to civil servants, which is how the board has been operated in practice.

The effect would be that the opinion of one man would hold sway on how accidents are investigated and reported, and, possibly more importantly, on how accidents are not investigated or not reported. This would include not only aviation but also marine and railroad, and, as the minister emphasized this morning, pipelines, including gas and oil pipelines.

It has been widely observed—and I am referring specifically to your opening comment—that rushing Bill C-2 into effect will serve as a vehicle for doing away with the members who brought the bad news about the conduct of the Gander investigation out in public.

I would ask the committee this: What if the four out of nine members who protested the conduct of the Gander investigation and the results that were published were right? What if those who proposed that a hypothetical one thirty second of an inch of ice brought down this 350,000 pound aircraft and destroyed it were as mistaken about how the board should operate as they were about the cause of this accident?

Evidence of the mistaken investigation of the Gander accident mounts daily. Only yesterday we received a report from the American Air Line Pilots' Association—albeit belatedly—concerning their analysis of the flight data recorder in the Gander accident. This would be available to you, but let me quote to you from Mr. Martinson, Director of Accident Investigation for the American Air Line Pilots' Association. He said that they have over 20-years experience reading out hundreds of metal foil flight recorder tapes and that in all those years they had not seen such abuse of FDR data as in the investigation of the Arrow Air DC-8. The American Airline Pilots' Association is not in the habit of trying to promote the opinions of quacks or crackpots. Publications like *Aviation Week* are not in the habit of promoting soap boxes for people who are way off base.

## [Traduction]

M. Filotas souhaiterait peut-être ajouter quelque chose. Je répondrai avec plaisir à toutes les questions que vous pourriez avoir.

Si vous lisez l'exposé que j'ai présenté au Comité permanent, vous saurez quelles sont les difficultés que nous avons rencontrées. Nous n'avons pas réussi à obtenir beaucoup de renseignements au sujet de l'accident de Gander. La division des enquêtes criminelles de l'armée américaine a publié un rapport à ce sujet, mais je n'ai pas été en mesure d'en obtenir une copie. Il y a aussi un rapport de suivi et d'autres renseignements sur lesquels je n'ai pas pu mettre la main.

**M. Filotas:** J'aimerais dire quelques mots au sujet du côté pratique de ce projet de loi par opposition aux concepts que vous avez avancés.

La différence entre le projet de loi C-2 et la Loi sur le BCSA est que le projet de loi légitimerait les pouvoirs absolus que détient et qu'exerce le président en vertu de la Loi. Il lui permettrait de déléguer toutes les tâches essentielles du Bureau à des fonctionnaires, ce que le Bureau a, en pratique, toujours fait.

Ce qui veut dire qu'une seule personne déciderait de la façon dont les enquêtes sur les accidents se dérouleraient et du contenu des rapports ou, plus important encore, des facteurs qui seraient exclus des enquêtes et des rapports. Les enquêtes porteraient non seulement sur les accidents aériens, mais également maritimes et ferroviaires et, comme l'a précisé le ministre ce matin, sur les accidents concernant les pipelines, notamment les gazoducs et les oléoducs.

Bon nombre de personnes ont laissé entendre—et je fais allusion ici à votre déclaration liminaire—que l'adoption rapide du projet de loi C-2 aura pour effet de mettre à l'écart les membres qui ont ouvertement critiqué la façon dont l'enquête sur l'accident de Gander s'était déroulée.

Je voudrais donc poser la question suivante au Comité: Que faudrait-il penser si, parmi les neuf membres du Bureau, les quatre qui ont critiqué la façon dont l'enquête de Gander s'est déroulée et les résultats publiés avaient raison? Qu'arriverait-il si les personnes qui ont avancé la théorie voulant qu'une infime parcelle de glace ait été à l'origine de l'écrasement d'un avion de 350 000 livres se trompent sur la façon dont le Bureau devrait fonctionner, comme elles se sont trompées sur les causes de l'accident?

Tous les jours nous avons de nouvelles preuves des failles de l'enquête sur l'accident de Gander. Hier, nous avons reçu un rapport de l'American Air Line Pilots' Association—quoique tardivement—qui portait sur l'analyse de l'enregistreur de données de vol dans l'accident de Gander. Un exemplaire du rapport vous sera remis, mais j'aimerais tout de même vous citer les propos qu'a tenus M. Martinson, qui est le directeur des enquêtes sur les accidents aéronautiques de l'American Air Line Pilots' Association. Il a dit que cela fait plus de 20 ans qu'ils décodent des centaines de rubans d'enregistreurs de données de vol et que jamais ils n'avaient été témoins d'abus du genre de ceux qu'ils ont vus dans le cas des données de l'enregistreur de vol du DC-8 de Arrow Air. L'American Air Pilots' Association n'a pas coutume de promouvoir les opinions de charlatans, et les revues comme *Aviation Week* n'ont pas non

[Text]

Mr. Chairman, the 90-day period for Mr. Justice Estey's review of the Gander incident that was commissioned by the Minister of Transport will be up next Monday, June 26, according to my calendar. His results must indicate who is right about the Gander investigation and, by extension, who is right about how this bill will probably operate in effect. I would respectfully suggest that surely Justice Estey's results are relevant to your sober second thoughts on this bill. If you do not take those results into consideration, it will look to all the world as if you are delivering the verdict, not only before you have had the trial, but before any charges have been laid. I respectfully suggest, along with my colleagues, Mr. Bobbitt and Captain Stevenson, that you reflect on Justice Estey's report and amend this bill accordingly. You cannot afford to miss the opportunity to draw on the experience and wisdom that Mr. Justice Estey is applying in this specific case to this problem which epitomizes the disintegration of the present Canadian Aviation Safety Board and the need to have it replaced by Bill C-2—preferably an amended version that will do the job.

**Senator Atkins:** Mr. Bobbitt, my impression is that your real difficulty with Bill C-2 is that it gives the chairman too much power over the board members.

**Mr. Bobbitt:** That is correct. As Bill C-2 is now written, it gives all the power to the chairman. For example, we heard this morning about the board being able to hire experts if they so desired. Four out of five of the board members could see a need to hire those experts, but they would have no authority to do so. Only the chairman has any role with respect to finances. I fail to understand how the board could possibly hire experts with no financial implications. It is very clear that the board has no authority in that role.

**The Chairman:** When they define a chief executive officer and say that he is responsible for this and that, it means that he keeps the purse strings close to his chest. The chief executive officer, who in this case is also the chief operating officer, is also in the hands of the board with respect to matters involving finances.

**Mr. Bobbitt:** Mr. Chairman, normally that is the case and but this bill spells out clearly that it is not the case, that the board has no role in such matters. I agree fully with you that it is normal practice. This is a very unusual bill in that respect. The chairman has no obligation to carry out or to execute on behalf of the board. A former chairman of the Canadian Aviation Safety Board, Mr. Deschênes told me, on more than one occasion, that he would never execute on behalf of the board. He did not see his role as chief executive officer in that light.

**Senator Atkins:** The bill does stipulate that the board as a whole will have overall responsibility for accident investigation, for making findings as to the contributing factors and causes of those accidents, and for issuing reports which contain

[Traduction]

plus l'habitude de reprendre les propos de personnes qui font des déclarations farfelues.

Monsieur le président, le délai de 90 jours que le ministre des Transports a donné au juge Estey pour effectuer son enquête sur l'accident de Gander arrive à échéance lundi prochain, le 26 juin, si je ne m'abuse. Les résultats de l'enquête montreront qui avait raison au sujet de l'enquête de Gander et, par extension, qui a raison au sujet des effets du projet de loi. Je suis certain, sauf votre respect, que les conclusions du juge Estey influenceront votre examen de ce projet de loi. Si vous ne tenez pas compte des conclusions du juge Estey, vous donnerez au monde l'impression que vous avez prononcé le verdict non seulement avant que le procès n'ait lieu mais avant même que des accusations n'aient été portées. Je vous demande donc, de concert avec mes collègues, M. Bobbitt et le capitaine Stevenson, de tenir compte du rapport du juge Estey et de modifier la projet de loi en conséquence. Vous ne pouvez pas laisser passer l'occasion de tirer parti de l'expérience du juge Estey et de la sagesse dont il a fait montre dans ce dossier-ci, dossier qui témoigne de l'inefficacité totale du Bureau canadien de la sécurité aérienne et de la nécessité de le remplacer par le bureau que propose le projet de loi C-2, et de préférence par une version modifiée de celui-ci.

**Le sénateur Atkins:** Monsieur Bobbitt, j'ai l'impression que ce que vous reprochez au projet de loi C-2, c'est qu'il permet au président d'exercer un trop grand contrôle sur les membres du Bureau.

**M. Bobbitt:** C'est vrai. Le projet de loi C-2, dans sa forme actuelle, confère tous les pouvoirs au président. Par exemple, ce matin, on nous a dit que le Bureau aurait le pouvoir d'embaucher des spécialistes, au besoin. Même si quatre des cinq membres du Bureau jugeaient essentiel de retenir les services de spécialistes, ils n'auraient pas le pouvoir de le faire. Le président est le seul à pouvoir prendre des décisions sur le plan financier. Je ne vois pas comment le Bureau pourrait embaucher des spécialistes s'il n'a aucun pouvoir de décision sur le plan financier. Il est évident que le Bureau n'a aucun pouvoir dans ce domaine.

**Le président:** Lorsqu'ils définissent le rôle du premier dirigeant et affirment qu'il est responsable de telle et telle chose, cela veut dire que c'est lui qui tient les cordons de la bourse. Le premier dirigeant qui, dans ce cas-ci, est également l'administrateur en chef des opérations, relève aussi du Bureau pour ce qui est des affaires financières.

**M. Bobbitt:** C'est habituellement le cas, monsieur le président, mais le projet de loi dit exactement le contraire, que le bureau n'a aucun pouvoir dans ce domaine. Je conviens avec vous que cette pratique est courante. Mais ce projet de loi est exceptionnel. Le président n'est pas tenu d'agir au nom du Bureau. Un ancien président du Bureau canadien de la sécurité aérienne, M. Deschênes, m'a dit à plusieurs reprises qu'il n'agirait jamais au nom du Bureau. Il ne voyait pas son rôle de premier dirigeant sous cet angle.

**Le sénateur Atkins:** Le projet de loi dispose que le Bureau, dans l'ensemble, est chargé de mener des enquêtes sur les accidents, de trouver les facteurs ou les causes à l'origine de ces accidents et de publier des rapports contenant des recomman-

[Text]

recommendations based on their findings. It is the board, not the chairman, who will set policy relative to guidelines and investigations. Surely you have to have someone in charge of administration who can set the administrative responsibilities while the board sets policy. I do not see the conflict there.

**Mr. Bobbitt:** I call upon my past experience as a member of the Canadian Aviation Safety Board and how it has operated. For example, clause 5(2) reads:

The Chairperson is the chief executive officer of the Board and has exclusive responsibility for managing personnel matters, financial matters and property matters and for all other aspects of the internal management of the Board, . . .

The policies that the board can set within this context become quite meaningless because they can only set policies if there are no financial implications. It is very clear in the bill. As my colleague has pointed out, this provision has the effect of legitimizing the practice of the Canadian Aviation Safety Board that has been in place.

**Senator Atkins:** I suggest that that depends somewhat on the chairman and the members of the board and the extent to which they can establish a relationship. Were you at the meetings of the Common's committee when Mr. Burnett testified?

**Mr. Bobbitt:** Yes, I attended those meetings and I was there when Mr. Burnett testified.

**Senator Atkins:** It seems that the model being suggested through Bill C-2 is somewhat similar to the setup that is used by the NTSB.

**Mr. Bobbitt:** In theory it may seem that way, but I do not believe that there is much similarity between this bill and the National Transportation Safety Board Act of the United States. The CASB Act was much closer to the National Transportation Safety Board Act than Bill C-2. I do not think that the board's authority in the American legislation has been reduced to what it is in this bill.

**Mr. Filotas:** Mr. Chairman, I would add that I see the big difference between this bill and the National Transportation Safety Act in the United States as being this provision of the exclusive authority of the Director of Investigations. The American board members are masters of their own procedures. Here we have a clause that is supposed to be clear causing a great amount of confusion because, in effect, having a clause that gives exclusive authority to one of the staff members who the board members, according to the chairman's powers, have no authority to hire, fire, discipline or anything else—and he can call upon his exclusive authority to deny information or anything else and, in effect, thumb his nose at the board as long as he pleases one man, the chairman—can only create problems.

**The Chairman:** The only way you can eliminate the powers of a chief executive officer is not to call him a chief executive officer.

[Traduction]

dations fondées sur ses conclusions. C'est le Bureau, et non le président, qui établit les grandes orientations et les lignes directrices concernant les enquêtes. Il faut tout de même avoir quelqu'un qui se chargera de définir les responsabilités administratives du Bureau, tandis que le Bureau se chargera, lui, d'établir les orientations à suivre. Je ne vois pas où est le problème.

**M. Bobbitt:** Je me fie à mon expérience en tant qu'ancien membre du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Par exemple, le paragraphe 5(2) du projet de loi dispose que:

Le président est le premier dirigeant du Bureau; à ce titre, il a l'entière responsabilité de la gestion du personnel, des affaires financières et des questions mobilières et immobilières, ainsi que, de façon générale, de la gestion interne du Bureau . . .

Les politiques que le Bureau peut établir dans ce contexte n'ont donc aucun fondement, car le Bureau ne peut qu'établir des politiques qui n'ont aucune incidence financière. Le projet de loi le dit clairement. Comme mes collègues l'ont signalé, cette disposition a pour effet de légitimer les procédures suivies par le Bureau canadien de la sécurité aérienne.

**Le sénateur Atkins:** Cela dépend du président et des membres du Bureau et du genre de relation qu'ils parviennent à établir. Avez-vous assisté aux séances du Comité de la Chambre au cours desquelles M. Burnett a témoigné?

**M. Bobbitt:** Oui, j'ai assisté aux audiences et j'étais là lorsque M. Burnett a témoigné.

**Le sénateur Atkins:** J'ai l'impression que le modèle suggéré par le projet de loi C-2 est à peu près identique à celui utilisé par le NTSB.

**M. Bobbitt:** En théorie, peut-être, mais je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de points communs entre ce projet de loi et la *National Transportation Safety Board Act* adoptée par les États-Unis. La Loi sur le BCSA ressemble davantage à la *National Transportation Safety Board Act* que le projet de loi C-2. Je ne crois pas que les pouvoirs du Bureau dans la loi américaine aient été affaiblis comme c'est le cas dans ce projet de loi.

**M. Filotas:** Monsieur le président, il y a, d'après moi, une grande différence entre ce projet de loi et la *National Transportation Safety Act* en vigueur aux États-Unis; la différence tient à cette disposition qui donne des pouvoirs exclusifs au directeur des enquêtes. Les membres du bureau américain décident eux-mêmes de la procédure à suivre. Nous avons ici une disposition qui est censée être très claire mais qui a causé beaucoup de confusion. En effet, cela ne peut que créer des problèmes d'avoir une disposition qui donne des pouvoirs exclusifs à un des membres du personnel, que les membres du Bureau, d'après les attributions du président, n'ont pas le pouvoir d'embaucher, de licencier ou de discipliner; et il peut même refuser de communiquer des renseignements ou quoi que ce soit et carrément faire fi du Bureau du moment qu'il contente une seule personne, le président.

**Le président:** La seule façon de supprimer les pouvoirs d'un premier dirigeant, c'est de ne pas lui donner ce titre.

[Text]

**Senator Stollery:** Senator Atkins has asked you about the roles of the experts. It seems to me that this board has two levels. It has the investigators. Each division is headed by a chief investigator and they conduct investigations. Then there is the board. The real expertise, it seems to me, is in the area of investigations and lies with the Chief of Air Investigations, the Chief of Pipeline Investigations and so on. There seems to be some confusion about the board being the investigators.

**Senator Atkins:** I think they are talking about the authority.

**Mr. Bobbitt:** Yes.

**Senator Atkins:** Is it not better in comparing the two systems, the CSAB and Bill C-2, that there be a definition of responsibility, rather than the way the CASB is set up where that definition is not clear and, therefore, there are many assumptions in terms of authority taken? In Bill C-2 that is all laid out.

**Mr. Bobbitt:** Maybe that is better if you want to keep bad practices, which have been in place over the years, in place, unnoticed.

**Senator Atkins:** That is an assumption.

**Mr. Bobbitt:** I would like to come back to a comment the Chairman made earlier. I was not suggesting in any way that the bill should eliminate the chief executive officer. There is a definite need for a chief executive officer. This also pertains to Senator Stollery's question with respect to investigators. I am not suggesting that board members be investigators, all I am suggesting is that the board itself have the overall authority over the organization. Of course, the board is going to delegate to the chief executive officer and he is going to delegate to members of his staff. Those are normal, administrative procedures, but there is a difference between the board having the ultimate authority and a case where the chairman has the ultimate authority and the board members are some kind of advisers.

I would suggest, if you want to go through with this bill, that you eliminate the other four members and have only a chairman. Then you would be presenting it for what it is.

**Senator Atkins:** Going back to Mr. Burnette, he has, by definition, the responsibility for the same things that are laid out as the responsibilities of the chairman under Bill C-2.

**Mr. Bobbitt:** Mr. Burnette is not the chairman of the National Transportation Safety Board, but he does not have exclusive powers as outlined in this act. This was brought out during the hearings of the transport committee as well. There is a section of the act that makes it very clear that the board is the master of its own proceedings.

**Senator Atkins:** In your opening comments there was another assumption which I am not sure is appropriate either. Perhaps when Mr. Justice Estey comes out with his report the suggestion will be that there is no flexibility in the new act to accept recommendations and consider them in a review of this

[Traduction]

**Le sénateur Stollery:** Le sénateur Atkins vous a posé une question sur le rôle des spécialistes. J'ai l'impression que ce bureau est divisé en deux. Il y a d'une part les enquêteurs. Chaque division est dirigée par un enquêteur en chef et a pour fonction de mener des enquêtes. Il y a d'autre part le Bureau. Là où il faut des spécialistes, d'après moi, c'est dans le domaine des enquêtes; cette responsabilité incombe au directeur des enquêtes sur les accidents aéronautiques, au directeur des enquêtes sur les accidents de productoduc, ainsi de suite. On semble avoir l'impression que c'est le Bureau qui tient le rôle d'enquêteur.

**Le sénateur Atkins:** Je crois qu'ils parlent des pouvoirs.

**M. Bobbitt:** Oui.

**Le sénateur Atkins:** N'est-il pas préférable, si l'on compare la Loi sur le BCSA et le projet de loi C-2, de définir les responsabilités de chacun plutôt que de se retrouver, comme dans le cas du BCSA, avec une définition que n'est pas claire et qui donne lieu à de nombreuses hypothèses concernant les pouvoirs? Le projet de loi C-2 est très clair à ce sujet.

**M. Bobbitt:** C'est peut-être préférable, si l'on veut garder les méthodes peu efficaces qui sont en place depuis des années et qui sont toujours passées inaperçues.

**Le sénateur Atkins:** C'est une hypothèse.

**M. Bobbitt:** J'aimerais revenir à ce que le président a dit plus tôt. Je ne voulais pas laisser entendre que le projet de loi devrait supprimer le poste de premier dirigeant. Il est absolument essentiel d'en avoir un. Cela rejoint également la question qu'a posée le sénateur Stollery concernant les enquêteurs. Je ne dis pas que les membres du Bureau devraient agir en qualité d'enquêteurs. Tout ce que je dis, c'est que le Bureau lui-même devrait exercer un contrôle sur l'ensemble de l'organisation. Évidemment, le Bureau va déléguer des pouvoirs au premier dirigeant et aux membres du personnel. Il s'agit là de pratiques administratives tout à fait normales; mais il y a une différence, d'une part, entre le fait de donner des pouvoirs exclusifs au Bureau et, d'autre part, le fait de donner des pouvoirs exclusifs au président et de confier aux membres du Bureau le rôle de conseillers.

Si vous voulez donner suite à ce projet de loi, je propose qu'on élimine les postes des quatre autres membres et qu'on ait seulement un président. Le bureau projetterait alors une image correspondant à la réalité.

**Le sénateur Atkins:** Pour revenir à M. Burnette, il a, par définition, les mêmes responsabilités que celles qui sont confiées au président dans le projet de loi C-2.

**M. Bobbitt:** M. Burnette n'est pas le président du *National Transportation Safety Board*; il ne possède pas non plus les pouvoirs exclusifs que confère cette loi. Cette question a également été soulevée lors des audiences du Comité des transports. La loi contient une disposition qui dit clairement que c'est le Bureau qui décide de la procédure à suivre.

**Le sénateur Atkins:** Dans votre déclaration liminaire, vous avez émis une autre hypothèse qui n'est peut-être pas fondée. Peut-être que, lorsque le juge Estey déposera son rapport, il laissera entendre que la nouvelle loi n'est pas assez souple pour permettre d'accepter des recommandations et de les étudier

[Text]

act over a period of time or in 1993. Why do you feel that this act is going to be so set in stone that any considerations that come out of any inquiry would not improve the act in time?

**Mr. Bobbitt:** Mr. Chairman, if something can be done in 1989, why wait until 1993?

**The Chairman:** There is no question that we are heavily influenced by the testimony of our friends in Washington. In the model there is a chief executive officer and there are five members. They have a generalist approach and they have an investigation branch. This seems to work very well. Mr. Burnette is either the chairman or the acting chairman and has been for six years.

**Mr. Bobbitt:** He is not the chairman or the acting chairman of the NTSB. Mr. Kolstad is the acting chairman.

**Senator Stollery:** The problem here is not so much with the American model, it is that we clearly do not have a model and our system has obviously become unstuck.

I get the impression that part of your problem with all of this is that you would really like to be closer to the investigations. As I read this bill, the chief of investigations, in whichever mode we are dealing with, is clearly in touch with the action. He is the director of investigations and the idea, as I read the bill, is to try to allow him to do what requires to be done technically and to allow him as much independence as possible with as little interference as possible from others. I say this because the Gander accident comes to mind where you actually have an argument regarding the investigation. Am I wrong in that?

**Mr. Stevenson:** I think there is a bit of confusion regarding what "exclusive authority" really means. In the case of the Gander accident, "exclusive authority" specifically means that, in this investigation there was a consultant hired by the insurance company. This gentleman found two pieces of the airplane that showed an on-board explosion prior to the aircraft disintegrating. He also found some inlet guide veins that were remaining in one of the engines that were damaged. He specifically asked that these two particular areas be investigated for an on-board explosion. We wanted the metal work done. There is a signature which occurs when an explosion takes place from a bomb and we wanted this particular work done to determine if, in fact, this man had found what he claimed he had.

When we asked the director of the investigation for this information, he said that they did not do that investigation at the laboratory but that the RCMP had done it. When I went to the RCMP and asked them, they said that they had only done the forensic laboratory analysis to determine if there had been an explosion. They said that they did not do the metal work.

At the same time the investigator found these inlet guide veins, he found evidence which appeared to show that the engine had ingested some foreign object. There was a mark that could have been paint, blood or it could have been a num-

[Traduction]

dans le cadre d'un examen de la loi sur une période donnée ou en 1993. Pourquoi estimez-vous que cette loi aura un caractère tellement définitif que tout ce qui pourrait ressortir d'une enquête ne permettrait pas de l'améliorer à temps?

**M. Bobbitt:** Monsieur le président, si quelque chose peut être fait en 1989, pourquoi attendre jusqu'en 1993?

**Le président:** Il ne fait aucun doute que nous sommes fortement influencés par le témoignage de nos amis de Washington. Le modèle que nous avons compris un directeur général et cinq membres. Le groupe a une approche généraliste et dispose d'un service d'enquête. Cette structure semble très bien fonctionner. M. Burnett est le président ou le président intérimaire depuis six ans.

**M. Bobbitt:** Il n'est ni président ni président intérimaire du NTSB. M. Kolstad est le président intérimaire.

**Le sénateur Stollery:** Le problème n'est pas lié au modèle américain: Il est lié au fait que nous n'avons de toute évidence pas de modèle et que notre système ne fonctionne pas.

J'ai l'impression qu'une partie du problème réside dans le fait que vous aimeriez jouer un plus grand rôle dans les enquêtes. Lorsque je lis le projet de loi, je constate que le chef des enquêtes, peu importe le moyen de transport en cause, est clairement au courant de ce qui se passe. Il est le directeur des enquêtes et il s'agit, d'après le projet de loi, de l'autoriser à faire ce qui doit être fait sur le plan technique, tout en lui accordant la plus grande latitude possible et en limitant au maximum les interventions de l'extérieur. Je dis cela parce que l'accident de Gander nous vient à l'esprit et qu'il soulève un point concernant l'enquête. Est-ce que je me trompe?

**M. Stevenson:** Je pense qu'il existe une certaine confusion quant au sens précis de l'expression «compétence exclusive». Dans le cas de l'accident de Gander, «compétence exclusive» signifie expressément que, dans le cadre de cette enquête, un expert a été engagé par la compagnie d'assurance. Cette personne a trouvé deux pièces de l'avion qui révélaient qu'une explosion s'était produite à bord avant que l'appareil ne se désintègre. Cette personne a aussi trouvé un aubage directeur d'entrée dans l'un des moteurs endommagés. Elle a demandé expressément que ces deux pièces soient examinées aux fins de déterminer s'il y avait eu explosion à bord. Nous avons voulu qu'une analyse du métal soit faite. Lorsqu'une explosion est produite au moyen d'une bombe, elle laisse des traces; c'est pourquoi nous voulions que cette analyse soit faite afin de déterminer si, effectivement, cette personne avait découvert ce qu'elle prétendait avoir découvert.

Lorsque nous avons demandé au directeur de l'enquête de nous fournir ce renseignement, il a répondu que le laboratoire n'avait pas procédé à cet examen mais que la GRC l'avait fait. Lorsque j'ai présenté la même demande à la GRC, on m'a dit que seule une analyse du laboratoire judiciaire avait été faite afin de déterminer s'il y avait eu explosion et qu'on n'avait pas procédé à une analyse du métal.

Au moment où il a trouvé l'aubage directeur d'entrée, l'enquêteur a aussi découvert des indices qui tendaient à montrer qu'un corps étranger quelconque avait pénétré dans le moteur. Celui-ci portait une marque qui aurait pu être une

[Text]

ber of things that we wanted to have analyzed. The director of investigations, with his exclusive authority, and the chairman, with his exclusive powers, said, "No, we are not going to do that."

That brings us to you to today to point out that the aviation community does not accept the invisible ice theory on the Gander crash. At the same time, the additional work that you think you have protected in Bill C-2 can still be refused and I submit to you that five of us—and there were five of us but one has since retired—all with aviation backgrounds, three of whom are aeronautical engineers, do not ask for frivolous, not-needed accident investigation techniques that are clearly defined—and I mean clearly—in the ICAO accident investigation manual which specifically states that you may not arrive at the conclusion of the power being developed by an engine when it hits the ground by the circumstances in which you find this engine because when it hits the ground at idle power that is developing no thrust it is still turning at 5,500 to 6,000 RPMs a minute so the damage is very obviously going to be high and can be. It does not tell you the power.

We wanted the work done to determine what power was being developed by these engines and that was not done.

**Senator Stollery:** That is an important point. I know nothing about aeronautics, but I guess that we do have to assume certain things such as the fact that the director of investigation is a qualified person. Isn't your argument also with the Director of Investigations?

**Mr. Stevenson:** My argument, sir, is that the Director of Investigations has exclusive authority to investigate the accident. We do not want to do the accident investigation in any way, shape or form, but we would like to have the recognized accident investigation procedures followed. The Director of Investigation has exclusive authority and has refused to do the basic accident investigation in some areas.

**Mr. Bobbitt:** If I could add to that, I have not been suggesting in any way that board members should be investigators. However, if the board is to be responsible for the final output from the board—that is, the final public document issued—it has to have overall say in what takes place to produce that report. It has to be involved in major policy decisions. Some of those policy decisions are going to involve financial or personnel matters, in a general sense. That does not mean that board members are out there on the panel deciding what investigator is going to be hired, but I think it is quite proper for the board to set general policies and some general qualifications for those individuals that it wants to hire as investigators, for example.

[Traduction]

trace de peinture, de sang ou d'un certain nombre d'autres choses, et nous voulions en obtenir une analyse. Le directeur des enquêtes, qui avait compétence exclusive, et le président, qui détenait des pouvoirs exclusifs, ont refusé de procéder à une telle analyse.

Tout ceci nous amène aujourd'hui à dire que les milieux de l'aviation n'acceptent pas la théorie de la glace pour expliquer l'écrasement de Gander. Par ailleurs, les examens supplémentaires que vous croyez maintenant garantis dans le projet de loi C-2 peuvent encore être refusés; je vous signale que cinq d'entre nous—nous étions cinq mais l'un a pris sa retraite depuis—ayant tous des compétences dans le domaine de l'aviation, trois étant des ingénieurs aéronautiques, ne demandons pas le recours à des techniques d'enquête futiles et inutiles puisque ces techniques sont clairement définies—et j'insiste sur le mot clairement—dans le manuel d'enquête sur les accidents de l'OACI. Ce manuel mentionne expressément que vous ne pouvez pas déterminer la puissance développée par un moteur au moment où celui-ci touche le sol en vous fondant sur l'état dans lequel vous trouvez ce moteur, puisque lorsque ce dernier touche le sol et qu'il tourne au ralenti, c'est-à-dire sans assurer une poussée, son régime est néanmoins de 5 500 à 6 000 tours par minute, de sorte que les dommages causés peuvent être et sont souvent très importants. Vous ne pouvez donc déterminer de cette façon la puissance du moteur au moment de l'impact.

Nous voulions que l'enquête permette de déterminer quelle était la puissance développée par les trois moteurs, mais cela n'a pas été fait.

**Le sénateur Stollery:** C'est là un point important. Je ne connais rien dans le domaine de l'aéronautique, mais je pense que nous devons présumer un certain nombre de choses, et entre autres le fait que le directeur des enquêtes est une personne compétente. Le point que vous soulevez ne concerne-t-il pas aussi le directeur des enquêtes?

**M. Stevenson:** Le point que je veux soulever, monsieur, est le fait que le directeur des enquêtes a compétence exclusive pour diriger l'enquête sur un accident. Nous ne voulons absolument pas mener de quelque façon que ce soit cette enquête, mais nous aimerions que les procédures reconnues soient suivies. Le directeur des enquêtes a compétence exclusive et il a refusé, à certains égards, de suivre les étapes fondamentales d'une enquête.

**M. Bobbitt:** Je voudrais ajouter ici que je n'ai aucunement voulu laisser entendre que les membres du Bureau doivent être des enquêteurs. Toutefois, si le Bureau a la responsabilité du document définitif—à savoir le rapport public qui est déposé—il doit avoir son mot à dire pour ce qui est de décider des mesures à prendre en vue de l'établissement de ce rapport. Il doit participer à la prise de décisions importantes. Certaines de ces décisions ont trait à des questions financières ou de personnel, dans un sens général. Cela ne signifie pas que les membres du Bureau doivent choisir eux-même l'enquêteur qui sera engagé, mais je pense qu'il est tout à fait normal qu'ils définissent des politiques générales et certaines qualifications que doivent avoir les personnes qui seront recrutées comme enquêteurs.

[Text]

**Senator Stollery:** I have one final area, Mr. Chairman, and it has to do with the procedures behind hiring or appointments. The former board is being done away with and it dealt basically with air accidents, but obviously the same sorts of rules apply to other areas of investigation. Section 10 stipulates that those serving on the board will be experts in their field. The minister has told us, however, that we are in the area of generalists. I am curious as to how people have been appointed to the board in the past.

I have been in Parliament for 17 years and I do not recall anything quite like this, where there has been such a clear definition in the area, for example, of technique. I am simply curious as to what the process is with respect to appointments. How were you appointed, for example?

**Mr. Bobbitt:** At the time this board was set up, Mr. Chairman, I was a full-time student. I had recently gone back to university and completed a Master's Degree in Public Administration.

I felt that, with my background in aviation research, aeronautical engineering, public policy and service as a senior public official in a provincial government, I would be a good candidate.

**Senator Stollery:** Which government was that?

**Mr. Bobbitt:** The Government of Quebec. I felt that I was qualified to serve on this board, so I sent my CV to the Prime Minister. Eventually, I was appointed.

**The Chairman:** Clause 8 of this bill says that members of the board shall review reports submitted to them by the Directors of Investigations and, after such review, may require the Directors of Investigations to conduct investigations with respect to any aspect of a transportation occurrence.

**Mr. Bobbitt:** I addressed that issue in my submission to the committee of the House of Commons, Mr. Chairman. I made the point at that time that it did not really matter whether there was a request or a requirement in that particular clause, because it depends on the exclusive powers of the chairman with respect to financial matters. What happens if what they request has financial implications? In addition, it could happen two or three years after the occurrence, if it takes that long before the director, with his exclusive authority, decides to report to the board.

All of this becomes meaningless, in my opinion, Mr. Chairman. It is there, but it does not mean very much in practice. It would mean little, if anything.

**Senator Stollery:** Captain Stevenson has been on the board since its inception, is that correct?

**Mr. Stevenson:** Yes, that is correct.

**Senator Stollery:** Mr. Filotas, what was your experience in getting on the board?

**Mr. Filotas:** The same question was asked of me in the House of Commons committee, Senator. I am the one member

[Traduction]

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le président, je voudrais traiter d'un dernier point, à savoir les procédures qui régissent l'embauche ou la nomination des employés. L'ancien bureau s'occupait essentiellement des accidents aériens, mais il est évident que le même genre de règles s'appliquent à d'autres secteurs d'enquête. L'article 10 stipule que les personnes qui font partie du Bureau doivent être des experts dans leur domaine respectif. Toutefois, le ministre nous a dit que l'on fonctionnerait avec des généralistes. Je suis curieux de savoir comment les membres du Bureau étaient nommés dans le passé.

J'ai passé 17 ans du Parlement et je ne me souviens de rien de semblable, c'est-à-dire d'une définition aussi claire, dans un domaine technique par exemple. Je suis tout simplement curieux de connaître le processus de nomination. Par exemple, de quelle façon avez-vous été nommé?

**M. Bobbitt:** Monsieur le président, au moment où le Bureau a été constitué, j'étudiais à temps plein. J'étais retourné depuis peu à l'université pour obtenir une maîtrise en administration publique.

J'ai estimé qu'avec mon expérience dans les domaines de la recherche et du génie aéronautiques, dans le secteur public et à titre de haut fonctionnaire au sein d'un gouvernement provincial, je serais un bon candidat pour le poste.

**Le sénateur Stollery:** De quel gouvernement s'agit-il?

**M. Bobbitt:** Le gouvernement du Québec. J'ai jugé que j'avais les compétences requises pour faire partie du Bureau. Par conséquent, j'ai envoyé mon C.V. au premier ministre et j'ai été nommé plus tard.

**Le président:** L'article 8 précise qu'il incombe aux membres de réviser les rapports qui leur sont soumis par le directeur des enquêtes et, à leur discrétion, de demander ensuite à celui-ci de poursuivre les enquêtes sur certains aspects des accidents en question.

**M. Bobbitt:** Monsieur le président, j'ai traité de ce point dans mon mémoire présenté au comité de la Chambre des communes. À l'époque, j'avais fait valoir qu'il importait peu que cette disposition prévoie une demande ou renferme une exigence à cet égard, parce que cette disposition est assujettie aux pouvoirs exclusifs du président en ce qui a trait aux questions financières. Que se passe-t-il si la demande qui est faite a des répercussions financières? D'autre part, le tout pourrait se produire deux ou trois ans plus tard, s'il faut une telle période au directeur, avec sa compétence exclusive, pour décider de faire rapport au Bureau.

À mon avis, monsieur le président, cette disposition n'a guère de valeur. Elle est là, mais elle ne rime pas à grand-chose dans la pratique. En fait, elle ne rime à presque rien.

**Le sénateur Stollery:** Le capitaine Stevenson fait partie du Bureau depuis sa création. Est-ce exact?

**M. Stevenson:** Oui, c'est exact.

**Le sénateur Stollery:** Monsieur Filotas, comment en êtes-vous arrivé à faire partie du Bureau?

**M. Filotas:** La même question m'a été posée par le comité de la Chambre des communes. Je suis le seul membre qui a eu l'honneur de voir sa nomination faire l'objet d'un article dans

[Text]

who has the distinction of having his appointment discussed in the national press, and I am happy to repeat it for you.

I submitted my resume to the Minister of Transport in late 1986, at the recommendation of one of the cabinet ministers in the present government. Subsequent to that, I received some phone calls from the minister's staff. I was appointed shortly thereafter.

**The Chairman:** Did you go to school in Baie Comeau?

**Mr. Filotas:** I have never set foot in Baie Comeau, Mr. Chairman. I got my bachelor's, master's and doctoral degrees at the University of Toronto.

**Senator Stollery:** Where are you from originally, Mr. Filotas?

**Mr. Filotas:** I was born in Budapest, Hungary.

**Senator Stollery:** I meant in Canada.

**Mr. Filotas:** I grew up in the Toronto area, sir.

**The Chairman:** The only reason I am allowing comments on Gander and other similar tragedies is that they are relevant to the composition of the board and how investigations were stonewalled, and so on. Perhaps, at this point, we can hear from other members of the board.

**Senator Atkins:** Before we do, Mr. Chairman, I would like to ask Captain Stevenson a question. In Bill C-2 there is now a provision that after the draft report is prepared, it will be circulated to all interested parties. Does that not in any way address some of your concern with regard to the extent to which the chairman can control the distribution of intelligence or information that is provided to the board? Does that not allow those interested parties to raise questions so that ultimately the final report and recommendations will be better, and better able to address all concerned?

**Mr. Stevenson:** Mr. Chairman and Senator, that is right. Circulating that document to interested parties is an important part of the process. It was through that circulation to interested parties that the board members ultimately became aware of serious deficiencies in the accident investigation under the exclusive authority of the Director of Investigations.

I should point out that initially and to this day we are not permitted to go to the accident site while the accident is being investigated. In the United States, the board has a member specifically assigned to the investigation from its inception. He sees all of the process; he knows the thinking that is going on; he attends the daily briefings of the various group chairmen who are responsible for power plants, weather, human factors or whatever other areas they may be involved in. That board member knows from the very beginning all of the fundamental and basic facts.

This is not true in Canada and will not be true under Bill C-2. There is a definite need to have all of the facts. You can

[Traduction]

la presse nationale et je suis heureux de répéter pour vous comment cela s'est passé dans mon cas.

J'ai présenté mon C.V. au ministre des Transports à la fin de 1986, sur la recommandation de l'un des ministres du cabinet actuel. Par la suite, j'ai reçu des appels du personnel du ministre, puis j'ai été nommé peu de temps après.

**Le président:** Êtes-vous allés à l'école à Baie Comeau?

**M. Filotas:** Je n'ai jamais mis les pieds à Baie Comeau, monsieur le président. J'ai obtenu mon baccalauréat, ma maîtrise et mon doctorat à l'université de Toronto.

**Le sénateur Stollery:** D'où êtes-vous, à l'origine, monsieur Filotas?

**M. Filotas:** Je suis né à Budapest, en Hongrie.

**Le sénateur Stollery:** Je voulais dire au Canada.

**M. Filotas:** J'ai grandi dans la région de Toronto, monsieur.

**Le président:** Si j'autorise des commentaires sur l'écrasement de Gander et sur d'autres accidents semblables, c'est uniquement parce qu'ils ont un lien avec la composition du Bureau, la façon hermétique, dont les enquêtes ont été menées, et ainsi de suite. Peut-être que nous pourrions entendre d'autres membres du Bureau.

**Le sénateur Atkins:** Avant de le faire, monsieur le président, j'aimerais poser une question au capitaine Stevenson. Le projet de loi C-2 renferme maintenant une disposition portant qu'une fois que le projet de rapport est prêt, il doit être distribué à toutes les personnes directement intéressées. Est-ce que cette mesure ne répond pas à une partie de vos préoccupations concernant la mesure dans laquelle le président peut contrôler la diffusion des renseignements qui sont fournis au Bureau? Cette mesure ne permet-elle pas aux parties directement intéressées de soulever des questions de telle façon qu'en fin de compte le rapport et les recommandations définitives seront meilleurs et plus pertinents?

**M. Stevenson:** Monsieur le président et monsieur le sénateur, c'est exact. La diffusion de ce document aux parties directement intéressées constitue un élément important du processus. C'est par le biais de cette diffusion que les membres du Bureau prennent conscience en fin de compte des lacunes graves de l'enquête sous la compétence exclusive du directeur des enquêtes.

Je voudrais souligner qu'au départ, et encore aujourd'hui, nous n'avons pas été autorisés à nous rendre sur les lieux de l'accident pendant le déroulement de l'enquête. Aux États-Unis, un membre du bureau est expressément chargé de l'enquête à compter du moment de l'ouverture de cette dernière. Celui-ci suit tout le processus; il est au courant de ce qui se passe; il assiste aux séances d'information quotidiennes des différents présidents des groupes qui sont responsables de l'examen des groupes motopropulseurs, des éléments météorologiques, des facteurs humains, ou de tout autre aspect. Le membre du bureau est au courant dès le début de tous les faits fondamentaux et essentiels.

Il n'en est pas ainsi au Canada et il n'en sera pas ainsi en vertu du projet de loi C-2. Il existe un besoin réel d'avoir tous

*[Text]*

appreciate that, in an investigation of an accident of the magnitude of Gander, there is a vast number of separate, individual investigations going on. It is of no value to bring to the board members boxes and boxes of files and a report three inches thick, and give them one or two weeks to determine if the investigation has got to the basic fundamental cause of the accident.

I should draw to your attention the fact that it is helpful to go to the laboratory and see some of the investigative work in progress. For example, it is helpful to discuss with the particular person who is working on the engine instruments or flight instruments what he is learning or what he thinks could have or has happened. We have to be in the picture and know that he is saying to us, "We cannot use this because of such and such." That is where this particular problem surfaces, and that is what we are trying to stress to you today.

The exclusive authority of the Director of Investigations precludes and excludes the board members from being fully and completely knowledgeable about all the facts that have occurred in the particular event. When I went home in the and watched the evening television news, I got more facts than I did in the board room when I was briefed about what was going on in the investigation at Gander.

We do not want to be accident investigators, but we certainly do want all the facts. In order to make your decision about what you will do in passing Bill C-2, you need all the facts. If you asked me questions today and I said, "I am not going to tell you that" or "I am not going to do that either," how effective could you be, Mr. Chairman or members? You must be given all of the facts.

To return to your question again, I should stress we did learn through the response of the interested party. It is an excellent idea and was responsible, as I mentioned before, for our determining that certain investigations were not done at all well.

**Senator Atkins:** You are basing your judgment on your present experience. However, does Bill C-2 not improve the circumstances which you believe you are now living with?

**Mr. Stevenson:** If you give the Director of Investigations exclusive authority, it must include a provision that the board member who is delegated to that particular crash, as is done in the United States, goes to the crash site, sees the airplane in its current state, and is part of the accident investigation team. He gets the briefings; he gets all the knowledge that is required of him.

The Director of Investigations may at no time refuse to investigate specific things that the board members would like to have examined. That is the point I am trying to make.

**Mr. Filotas:** Mr. Chairman, I would like to add one word. We are trying to tell you today that Bill C-2 perpetuates the problems and in fact will add to them. Instead of having a single Director of Investigations with exclusive authority, imagine a situation where an aircraft, flying low, knocks a train off a bridge into a boat; you could have three Directors of Investiga-

*[Traduction]*

les faits. Vous savez que, dans le cas d'une enquête sur un accident de l'envergure de celui de Gander, il y a en fait un grand nombre d'enquêtes distinctes qui sont menées. Il ne sert à rien d'apporter aux membres du Bureau des tonnes de dossiers et un épais rapport puis de leur accorder une ou deux semaines pour déterminer si l'enquête a permis de découvrir la cause véritable de l'accident.

Je souligne qu'il est utile de se rendre au laboratoire et de voir comment se déroule l'enquête. Par exemple, il est utile de discuter avec la personne qui travaille sur les instruments de contrôle moteur ou sur les instruments de vol pour savoir ce qu'elle apprend ou ce qu'elle pense qui a pu se produire. Il faut être présent et savoir que cette personne nous dit: «Nous ne pouvons nous servir de ceci pour telle ou telle raison». C'est là que le problème se manifeste et c'est ce que nous essayons de vous dire ici aujourd'hui.

La compétence exclusive du directeur des enquêtes empêche les membres d'être parfaitement au courant de tous les faits qui sont liés à l'événement. Lorsque je suis rentré chez moi et que j'ai regardé le bulletin de nouvelles à la télévision, j'en ai plus appris que lors de la séance de breffage sur le déroulement de l'enquête à Gander.

Nous ne voulons pas être des enquêteurs, mais nous voulons certainement connaître tous les faits. Au moment de prendre une décision au sujet du projet de loi C-2, vous devez avoir tous les éléments pertinents. Si vous me posez des questions aujourd'hui et que je vous dit que je ne vais pas vous répondre ou que je ne vais pas faire ceci ou cela, comment pourrez-vous remplir vos fonctions de président ou de membres? Vous devez d'avoir tous les faits en main.

Pour revenir à votre question, les réponses de la partie intéressée nous ont effectivement appris des choses. L'idée est excellente et nous a permis, comme je l'ai déjà mentionnée, d'établir que certaines enquêtes n'ont pas du tout été menées de façon adéquate.

**Le sénateur Atkins:** Vous fondez votre jugement sur votre expérience actuelle. Toutefois, le projet de loi C-2 n'améliore-t-il pas les circonstances avec lesquelles vous devez composer?

**M. Stevenson:** Si vous accordez une compétence exclusive au directeur des enquêtes, celle-ci doit supposer que le membre du Bureau qui est chargé de s'occuper d'un écrasement, comme c'est le cas aux États-Unis, se rend sur les lieux de cet écrasement, voit l'avion dans l'état où il se trouve, et fait partie de l'équipe d'enquête. Ce membre assiste aussi aux séances de breffage et obtient tous les renseignements dont il a besoin.

Le directeur des enquêtes ne peut à aucun moment refuser de faire enquête sur un point précis que les membres du bureau voudraient voir examiné. C'est là ce que j'essaie de faire ressortir.

**M. Filotas:** Monsieur le président, j'aimerais ajouter un mot. Nous essayons de vous faire comprendre que le projet de loi C-2 perpétue les problèmes existants et qu'il en crée même d'autres. Au lieu d'avoir un seul directeur des enquêtes qui a compétence exclusive, imaginez qu'un avion volant à basse altitude frappe un train qui se trouve sur un pont et que celui-ci tombe sur un bateau. Vous vous retrouveriez immédiatement

[Text]

tions all given exclusive authority by this bill to investigate that accident.

**The Chairman:** It appears to us that you will take nothing less than the rejection of clauses 5, 8 and 10.

**Mr. Bobbitt:** Mr. Chairman, I would like to respond to that. The whole thrust of my submission made before the House of Commons committee was to protect the principle of the bill as laid out in clause 7. I did suggest amendments to some clauses.

Clause 5, as I proposed earlier, should basically contain the wording suggested by Mr. Justice John Sopinka. The chairman would still be the chief executive officer, but subject to general direction of the board.

Clause 8 is unnecessary. Clause 10 can be simply amended by saying that the directors' powers should be as delegated to them by the board, not by the act. The remainder of clause 10 is correct. Those are relatively minor amendments.

**Senator Spivak:** Just on that point, paragraph 10(2)(a) says:

the Directors' authority under this subsection must be exercised in accordance with any policies established under paragraphs 8(1)(b) and (c).

Under this legislation, would it not be possible for a majority of the board to establish that policy? When you are talking about the board having more powers, are you not talking about a majority of the board?

**Mr. Bobbitt:** Naturally, when I am talking of the board, I am talking of decisions being reached by majority vote on the board.

**Senator Spivak:** If we have more time I would like you to explain, in relation to majority and minority, how it was that you were not able to instruct the chairman to do what you wanted under the previous legislation.

**Mr. Bobbitt:** That is very simple, Mr. Chairman. It is because of the chairman's claim to exclusive authority over all matters pertaining to finance, personnel, et cetera.

**Senator Spivak:** My next question is this: Why couldn't the majority of the board direct the Director of Investigations by a policy?

A further question is: Are you not really arguing for specialist board members? It seems to me that nobody who is a generalist could understand the sorts of things that you are raising in terms of understanding what went wrong with those investigations.

**Mr. Bobbitt:** It is my view that you need individuals on that board with some specialized knowledge in the areas of transportation under consideration. I do not believe the board would be effective if it was made up of individuals having no back-

[Traduction]

avec trois directeurs des enquêtes qui auraient chacun compétence exclusive, en vertu du projet de loi, pour faire enquête sur l'accident.

**Le président:** Il me semble que vous ne voulez rien de moins que l'abrogation des articles 5, 8 et 10.

**M. Bobbitt:** Monsieur le président, j'aimerais répondre à cette observation. L'exposé que j'ai fait devant le comité de la Chambre des communes visait exclusivement à protéger l'esprit du projet de loi, tel qu'il est énoncé à l'article 7. J'ai effectivement proposé des amendements à certains articles.

Comme je l'ai déjà proposé, l'article 5 devrait essentiellement renfermer le libellé proposé par le juge John Sopinka. Le président continuerait d'être directeur général, mais il recevrait des directives générales de la part du Bureau.

L'article 8 est inutile. L'article 10 peut être simplement modifié en précisant que les pouvoirs du directeur devraient être ceux qui lui sont délégués par le Bureau et non par la loi. Le reste de l'article 10 convient. Il s'agit d'amendements relativement mineurs.

**Le sénateur Spivak:** Sur ce point, le paragraphe 10(2) dispose que:

Chacun des directeurs a compétence exclusive pour diriger les enquêtes, dans le domaine correspondant, au nom du Bureau et lui faire rapport à cet égard; à ces fins, il est lié par les politiques établies et les demandes faites en application de l'article 8.

Aux termes de cette loi, ne serait-il pas possible qu'une majorité des membres du Bureau établisse cette politique? Lorsque vous dites que le Bureau aura plus de pouvoirs, ne parlez-vous pas alors de la majorité des membres du Bureau?

**M. Bobbitt:** Naturellement, lorsque je parle du Bureau, je veux parler des décisions rendues par une majorité des membres du Bureau.

**Le sénateur Spivak:** Si nous avons plus de temps, j'aimerais que vous nous expliquiez comment le Bureau fonctionnait auparavant en ce qui concerne les décisions minoritaires ou majoritaires; on ne pouvait pas toujours imposer au président ce qu'on voulait avec l'ancienne loi.

**M. Bobbitt:** C'est très simple, monsieur le président, c'est parce que le président du Bureau prétendait avoir compétence exclusive sur toutes les questions relatives aux finances, au personnel et ainsi de suite.

**Le sénateur Spivak:** Ma prochaine question est la suivante: Pourquoi la majorité des membres du Bureau ne pourrait-elle pas donner des instructions au Directeur des enquêtes en vertu d'une politique?

J'aurais aussi une autre question: Ne seriez-vous pas plutôt en faveur d'un Bureau formé de spécialistes? Il me semble qu'un généraliste n'est pas en mesure de bien comprendre toutes les questions que vous soulevez ni de déceler les erreurs qui auraient pu se glisser au cours des enquêtes.

**M. Bobbitt:** Je crois que les membres de ce bureau devraient avoir certaines connaissances spécialisées sur les volets des transports qui sont étudiés. Je ne crois pas que le Bureau pourrait être efficace si ses membres n'avaient absolument aucune

[Text]

ground whatsoever in aviation or one of the other modes of transportation. That is not to say that the person should have very narrow qualifications. You have to leave that defined very broadly. Nonetheless, I believe you need people with some specialized backgrounds.

**Senator Spivak:** Would the ability to direct the Directors of Investigations be possible under clause 8?

**Mr. Bobbitt:** No, because based on practices within the CASB, the board would get a legal opinion from the chairman's lawyer saying, "You cannot do that because it contradicts section 5" or some other section.

**Senator Spivak:** It says very clearly in subclause 8(b) that the members shall establish policies. It says "shall review" and "shall determine." It does not say "shall, subject to the opinion of the chairman's lawyers." It says "shall."

**Mr. Bobbitt:** Perhaps I will let Mr. Filotas answer that.

**Mr. Filotas:** Regardless of what it says in the bill, if the Director of Investigations is asked or required to do additional work, he can be very polite and say, "I have tried to do it and it cannot be done." As long as the board members have no control over any financial matter or any personnel matter, then the staff members are free to do what they want, subject to whatever discussions they may have with the chairman outside of board meetings.

**Senator Davey:** Captain Stevenson, in a discussion here sometime ago, you talked about some information which you thought was extremely important. You wanted to proceed with a study or obtain additional information, and you had been turned down by the Director of Investigations and the chairman. They had rejected it out of hand. Is that correct?

**Mr. Stevenson:** That is correct.

**Senator Davey:** In your opinion, why did they do that?

**Mr. Stevenson:** They said that it was unnecessary. They knew the cause of the accident, and they felt that the expenditure of the money was not justified.

**Senator Davey:** I take it you disagreed with that opinion?

**Mr. Stevenson:** The reason I disagreed with that opinion was because the investigation was not complete and the findings were not supportable by the witnesses' evidence.

I should also point out that in the public inquiry, where I was a presiding officer, some key witness evidence was withheld from me. It was kept secret until 1987. This evidence pointed out specifically that this investigation and its findings had gone down the wrong road. When that information did become available we said, "Just a moment. We need some additional work done here. We need some additional simulator studies." We received some, but not all that we wanted done.

[Traduction]

connaissance de l'aviation ou de l'un des autres modes de transport. Cela ne veut pas dire que la personne choisie devra avoir des compétences très poussées. Mais vous devriez laisser au Bureau le soin de définir lui-même quelles sont les exigences en cette matière. Je crois néanmoins qu'il faudrait choisir des gens qui ont quelques notions un peu spécialisées.

**Le sénateur Spivak:** Aux termes de l'article 8, les membres du Bureau pourraient-ils donner des instructions aux directeurs des enquêtes?

**M. Bobbitt:** Non, car dans les pratiques du BCSA, on aurait immédiatement demandé une opinion au conseiller juridique du président, qui aurait déclaré: «Vous ne pouvez faire cela, car vous iriez à l'encontre de l'article 5» ou d'un autre article.

**Le sénateur Spivak:** Dans les paragraphes de l'article 8, on dit très clairement que ce sont les membres qui établissent les politiques. On dit que les «attributions» des membres comprennent: «diriger» et «déterminer». On ne dit pas: «sous réserve de l'opinion du conseiller juridique du président».

**M. Bobbitt:** Peut-être devrais-je laisser à M. Filotas le soin de répondre à cette question.

**M. Filotas:** Peu importe ce que dit le projet de loi, si l'on demande ou commande au directeur des enquêtes de faire un peu plus que ce qui est exigé, il pourra toujours répondre très poliment qu'après avoir essayé il a constaté que cela ne peut se faire. Pour autant que les membres du Bureau n'exercent pas de contrôle sur les questions financières ou sur les questions relatives au personnel, les dirigeants sont libres d'agir comme ils l'entendent, sous réserve des discussions qu'ils peuvent avoir avec le président en dehors des réunions du Bureau.

**Le sénateur Davey:** Capitaine Stevenson, dans une discussion que nous avons eue avec vous il y a quelque temps, vous aviez parlé de renseignements qui, à votre avis, étaient extrêmement importants. Vous vouliez faire une étude, ou obtenir des renseignements supplémentaires, et vous vous étiez buté à un refus de la part du directeur des enquêtes et du président. Ils avaient rejeté votre demande du revers de la main. Est-ce bien cela?

**M. Stevenson:** Vous avez raison.

**Le sénateur Davey:** À votre avis, pourquoi ont-ils agi ainsi?

**M. Stevenson:** Ils m'ont dit que ce serait inutile, qu'ils connaissaient la cause de l'accident et qu'ils estimaient que cette dépense n'était pas justifiée.

**Le sénateur Davey:** Je présume que vous n'étiez pas d'accord?

**M. Stevenson:** Je n'étais pas d'accord, parce que l'enquête n'était pas terminée et que les conclusions ne concordaient pas avec la version des témoins.

Je dois vous signaler que, dans l'enquête publique que j'ai présidée, il y avait un témoignage clé qui ne m'avait pas été divulgué. Il a été gardé secret jusqu'en 1987. Ce témoignage faisait ressortir très clairement que l'enquête avait suivi une mauvaise piste et que les conclusions étaient erronées. Quand nous avons appris ces faits, nous avons dit: «Un instant, on doit poursuivre l'enquête; il faut faire d'autres études de simulation». Nous en avons reçu quelques-unes, mais pas toutes celles

[Text]

That is the area in which we are in discussion now. Power plant information that was to be forwarded was not provided to us, and we could not successfully obtain it.

**Senator Stollery:** Why was it kept secret?

**Senator Davey:** That is what I am trying to find out, but go ahead.

**Mr. Stevenson:** I cannot tell you why it was kept secret; I can only tell you that we did not have access to the files or to the information.

I did not realize that there were key witnesses who should have been called to the public inquiry. For example, the four people who worked the airplane while it was on the ground in Gander—this is the ground crew that moved the stairs up to the airplane and did all of the ground support work that is required when an airplane makes a stop—were not called to the public inquiry. They each stated that there was no ice on the airplane.

**The Chairman:** I must interrupt you there. We do not want details. You are making your point with regard to the composition of the board and the denial of information as it applies to this bill. I wish you would restrict yourself to that.

**Senator Davey:** I would like to know who commissioned the Estey study. Did I understand you to say that that study will be made public on Monday? Is that correct?

**Mr. Bobbitt:** The Estey study was commissioned by the Minister of Transport. The 90-day deadline that he was given arrives next week, or Monday, according to my colleagues' calculations. Presumably, it will be up to the minister to make a public report.

**Senator Davey:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Bobbitt, I am not trying to pick a fight with you. I stated earlier that we were impressed by the testimony of Mr. Burnett of the United States agency. He was the chairman for six years.

**Mr. Bobbitt:** That is correct, yes.

**The Chairman:** He is now a member of the board, presumably awaiting ratification by the president to assume the duties again as chairman. Let us be clear on that. You gave me the impression that you had never heard of him.

**Mr. Bobbitt:** Excuse me, Mr. Chairman. I did not intend to suggest that he had not been the chairman. I have no idea what is happening now with respect to the future chairman of the NTSB.

**The Chairman:** His testimony bears largely on the points that we have been discussing today.

We can ask you more questions, but I would like to hear from the other witnesses. Please step down temporarily.

**Mr. Bobbitt:** Thank you.

[Traduction]

que nous aurions voulues. C'est sur ce point que les discussions se poursuivent actuellement. Il y avait des renseignements sur les moteurs qui devaient vous être fournis et que nous n'avions pas réussi à obtenir.

**Le sénateur Stollery:** Pourquoi avaient-ils été gardés secrets?

**Le sénateur Davey:** C'est ce que j'essaie de savoir, mais allez-y.

**M. Stevenson:** Je ne puis vous dire pourquoi ils avaient été gardés secrets; tout ce que je peux vous dire, c'est que nous n'avions pas accès aux dossiers ni à l'information.

Je n'avais pas réalisé qu'il y avait des témoins clés qui auraient dû témoigner à l'enquête publique. Par exemple, les quatre préposés qui s'étaient occupés de l'avion lorsqu'il était au sol à Gander—c'est l'équipe qui a installé l'escalier sur l'avion et qui a exécuté tout le travail de soutien normalement requis lorsqu'un avion fait une escale—ces préposés n'ont pas été cités à l'enquête. Ils ont tous déclaré qu'il n'y avait pas de glace sur l'avion.

**Le président:** Je dois vous interrompre. Nous ne voulons pas connaître les détails. Vous devez vous en tenir à la composition du Bureau et ne traiter des renseignements qui vous ont été refusés que pour autant qu'ils ont quelque chose à voir avec le projet de loi. Je souhaiterais que vous limitiez votre intervention à ces faits.

**Le sénateur Davey:** Je voudrais savoir qui a commandé l'enquête Estey. Vous ai-je bien entendu dire qu'elle sera rendue publique lundi? Est-ce bien cela?

**M. Bobbitt:** L'enquête Estey a été commandée par le ministre des Transports. Le délai de 90 jours qui lui avait été donné expire la semaine prochaine, ou lundi, selon les calculs de mes collègues. Il semble que la décision d'en rendre les résultats publics ou non incombera au Ministre.

**Le sénateur Davey:** Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Bobbitt, je n'essaie pas de vous contredire. J'ai dit un peu plus tôt que nous avons été impressionné par le témoignage de M. Burnett de la United States Agency. Il l'a présidée pendant six ans.

**M. Bobbitt:** C'est exact.

**Le président:** Il est maintenant membre du Bureau, probablement en attendant que le président ratifie le renouvellement de son mandat comme président du conseil. Soyons bien clairs là-dessus. Vous m'avez donné l'impression que vous n'en aviez jamais entendu parler.

**M. Bobbitt:** Je m'en excuse, monsieur le président. Je n'ai pas voulu dire qu'il n'en avait jamais été président, mais je n'ai aucune idée de la personne qui assumera la présidence du NTSB.

**Le président:** Son témoignage portait en grande partie sur les points dont nous avons discuté aujourd'hui.

Nous pouvons vous poser d'autres questions, mais j'aimerais aussi entendre ce que les autres témoins ont à dire. Pourriez-vous s'il vous plaît céder votre place pour quelque temps?

**M. Bobbitt:** Merci.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Pultz, Mr. Thurston, Mr. MacEachern and Mr. Portelance, please come forward.

Mr. MacEachern, do you have anything to add?

**Mr. Bill MacEachern, Member, Canadian Aviation Safety Board:** Mr. Chairman and honourable senators, we are pleased to be here today with the committee to help you steer this bill through its appropriate processes.

I will start by introducing the people who are here at the table with me. There is Bruce Pultz, who not only literally but actually wrote the books on pilot training; Frank Thurston, who is probably the repository of more experience and expertise in the field of aeronautical engineering than anyone else in this country; and Mr. Arthur Portelance, whom I am sure some of you know from his distinguished career in the other place.

We are here to support the bill, but with several reservations. We feel that it is good legislation. It is reasonable and realistic, and, in my own personal view, it is overdue.

Personally, I support this bill very strongly. I support its early passage, even though it means the termination of my own personal tenure as a CASB member, a position which I enjoyed very much and accepted as a particular challenge. The prime consideration, however, is transportation safety. In our view, the passage of this legislation will serve that objective.

I find it difficult to restrain myself in light of some of the comments that have been expressed around the table within the last hour or so. I know we are not here to rehash or debate the Gander investigation, but out of concern not only for my own personal integrity but also for that of my staff, who in my view are among the most professional, dedicated personnel that any agency could hope to have, there are a few comments that I feel I should make.

First, as far as I am concerned—and in my experience—the board that you heard described here a few minutes ago may well exist in the minds of those who gave you that description, but it does not exist in reality. You have heard and read comments about the board being in a situation of five versus four. It is not five versus four, it is 205 versus 4, because what I will be saying here will have the full support of all of those staff members that I mentioned to you earlier.

To give you an example of what we are trying to deal with on this board, you heard one of my colleagues a few moments ago make reference to pathological tests that were done relating to the Gander inquiry. There was a reference to the fact that evidence of hydrogen cyanide being found in the bodies of those who were killed in that tragic accident was suppressed. That is nonsense.

I have some transcripts from the public inquiry that took place within a few months of the crash in Gander. All the evidence available at that time was put on the table. Amongst

[Traduction]

**Le président:** Messieurs Plutz, Thurston, MacEachern et Portelance, pourriez-vous avancer, s'il vous plaît?

Monsieur MacEachern, avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Bill MacEachern, membre du Bureau canadien de la sécurité aérienne:** Monsieur le président et honorables sénateurs, nous sommes heureux d'être ici aujourd'hui au Comité pour vous aider à poursuivre l'étude du projet de loi selon la procédure prévue.

Je vais commencer par vous présenter les personnes qui m'accompagnent. Voici Bruce Pultz, qui a non seulement littéralement mais effectivement rédigé les manuels sur la formation des pilotes; Frank Thurston, qui a probablement accumulé plus d'expérience et de connaissances dans le domaine du génie aéronautique que personne d'autre au pays; et M. Arthur Portelance, que certains d'entre vous connaissent déjà, j'en suis sûr, à cause de l'illustre carrière qu'il a poursuivie à l'autre endroit.

Nous sommes ici pour vous dire que nous appuyons le projet de loi, avec plusieurs réserves cependant. Nous estimons qu'il s'agit d'une bonne mesure législative, qui est raisonnable et réaliste. J'ajouterai qu'à mon point de vue il y a longtemps qu'elle aurait dû être présentée.

Personnellement, je suis un ardent défenseur de ce projet de loi. J'espère qu'il sera adopté rapidement, même s'il aura pour conséquence de me faire perdre mon poste au BCSA, poste que je trouvais très intéressant et qui constituait pour moi un défi spécial. L'objectif essentiel, cependant, est d'assurer la sécurité des transports, et nous croyons que c'est un but que le projet de loi permettra d'atteindre.

J'ai beaucoup de mal à me contenir, compte tenu de certains propos qui ont été lancés au cours de la dernière heure. Je sais que nous ne sommes pas ici pour ressasser ou reprendre l'enquête sur l'accident de Gander, mais je me sens obligé de faire quelques commentaires parce que je veux sauvegarder mon intégrité personnelle et celle de mon équipe qui, à mon avis, est une des plus professionnelles et des plus dévouées qu'un organisme puisse souhaiter avoir.

Tout d'abord, pour ma part—et d'après mon expérience personnelle—je crois que le Bureau que vous avez décrit il y a quelques minutes existe peut-être dans l'esprit de ceux qui vous l'ont décrit, mais il n'existe pas comme tel en réalité. Vous avez appris et lu que la seule incidence qu'aurait la création de ce Bureau serait de remplacer une équipe de quatre par une équipe de cinq. Ce ne sera pas cinq au lieu de quatre, mais bien 205 au lieu de 4, et ce que je vais dire ici sera entièrement confirmé par l'équipe de techniciens dont j'ai parlé plus tôt.

Permettez-moi de vous donner un exemple des problèmes que nous essayons de régler dans nos délibérations. Vous avez entendu un de mes collègues vous parler, il y a quelques instants, des expertises médicales qui ont été réalisées à l'occasion de l'enquête sur l'accident de Gander. On a mentionné qu'on avait refusé de dévoiler qu'on avait trouvé des concentrations d'acide cyanhydrique dans le corps de ceux qui ont péri dans ce tragique accident. C'est un non-sens.

J'ai en main la version des témoignages rendus lors de l'enquête menée quelques mois après l'écrasement de Gander. Tous les faits disponibles à ce moment-là ont été déposés.

*[Text]*

that evidence were pathological tests that had been done on the crew of that aircraft. In this transcript—and you can look at it—it states that HCN, hydrogen cyanide was found in the bodies of two of those crew members. That was on the table at the public inquiry. It was a matter of questioning by counsel during the process of that inquiry. It was in the open and was public. It was not suppressed. Sure, additional testing had to be done on 248 people who were aboard that aircraft—and that was a long, complicated, technical procedure which took a long time to complete and involved a lot of people—but there was no suppression of the fact that hydrogen cyanide was involved in the Gander accident. That is not correct.

You also heard a reference to some tests that supposedly were not done on an engine. Concerning that particular engine, Engine No. 4, the board agreed that there was some evidence that it was not developing full power when the plane crashed and stopped, but we could not determine the cause. We felt that it was because that particular engine was the one that struck the trees first and had ingested debris from the trees, resulting in it not developing full power. Our own experts looked at it and came to that conclusion. Some board members, however, were not satisfied with that. So we sent it away to an outside expert in the United States who was recommended to us as one of the leading experts in the world in that field. He came to the same conclusion.

There was a request that an additional type of test be done—one that is rarely done these days—which would show whether or not that engine was developing power.

This test is based on the heat of the metal when the plane crashed and would not detect how much power was developing, just that it was developing power. We already knew that it was developing power; that had been determined. The board decided not to do that further test, which would have been lengthy and expensive. That is the problem that we have had on this board. We go into matters; we investigate them; we look at them. Members bring up concerns and we pursue them to get answers. We get advice and we try to come to conclusions. I keep using the example of one of those children's toys with all the pegs. You push one peg down and another one pops up. Every time we take up one of the issues, pursue it and get the best technical advice available, another problem is raised.

You heard evidence about the ability of members to become involved in investigations. I do not feel I was appointed to the Canadian Aviation Safety Board to be an investigator. That is not my role. My role is to bring judgment, probity, common-sense and dedication to ensuring that investigations are thoroughly, fully and properly conducted; that fair and reasonable conclusions are made; that the parties involved in the accident are treated fairly and that practical recommendations that will try to prevent a similar accident from happening are put forth. I have never felt that I have been denied information or that information has been withheld from me. Sure, we have had

*[Traduction]*

Parmi ceux-ci, il y avait les expertises médicales effectuées sur l'équipage de l'appareil. Dans ces documents—que vous pouvez consulter—on mentionne qu'on a trouvé des concentrations d'acide cyanhydrique dans le corps de deux des membres de l'équipage. Les résultats de ces tests ont été déposés à l'enquête publique. Les avocats s'en sont servi dans leur interrogatoire au cours de l'enquête. Ces rapports étaient publics. Ils n'ont pas été retirés des dossiers. Certes, des expertises supplémentaires ont été effectuées sur 248 personnes qui se trouvaient à bord de l'appareil—c'était une procédure technique, fort longue et compliquée, qu'on a mis beaucoup de temps à mener à terme et à laquelle ont participé une foule d'experts—mais on n'a pas cherché à cacher qu'on avait trouvé de l'acide cyanhydrique dans le corps des victimes de l'accident de Gander. Ce n'est pas exact.

On vous a également parlé de certains tests qui n'auraient pas été effectués sur un moteur. Au sujet de ce moteur, plus précisément du moteur n° 4, le Bureau a constaté que certains faits laissaient supposer qu'il ne fonctionnait pas à plein régime quand l'avion s'est écrasé et arrêté, mais nous ne pouvions pas en trouver les raisons. Nous avons pensé que c'était parce que ce moteur était celui qui avait heurté les arbres en premier et que les débris d'arbres qui s'y étaient logés avaient provoqué une diminution de puissance dans le moteur. Après avoir examiné les rapports, nos experts en sont venus à cette conclusion. Cela n'a pas convaincu cependant certains membres du Bureau. Nous avons donc envoyé les rapports à un expert des États-Unis, qui nous avait été recommandé comme étant l'un des plus réputés au monde dans ce domaine. Il en a tiré la même conclusion.

Quelqu'un a demandé qu'un autre genre de test soit effectué—test qui est rarement réalisé de nos jours—pour essayer de découvrir si le moteur fonctionnait.

Ce test est fondé sur la chaleur du métal au moment où l'avion s'écrase et il ne permet pas de découvrir à quel régime fonctionne le moteur, mais seulement si le moteur fonctionne. Or, nous savions déjà que le moteur fonctionnait, car cela avait été établi. Le Bureau a décidé de ne pas faire exécuter ce test, qui aurait été long et coûteux. C'est le problème auquel le Bureau a dû faire face. Nous examinons les faits, puis nous faisons enquête. Les membres du Bureau soulèvent des questions et nous essayons de trouver des réponses. Nous prenons conseil et nous essayons de tirer des conclusions. Je cite toujours l'exemple des jouets d'enfants avec boutons-poussoirs. Dès qu'on en abaisse un, un autre se soulève. Toutes les fois que nous réussissons à résoudre une question, après avoir obtenu les meilleurs avis techniques, un autre problème surgit.

Certains témoins vous ont parlé de l'habileté des membres du Bureau à se familiariser avec les procédures d'enquête. Je ne crois pas avoir été nommé au Bureau canadien de la sécurité aérienne pour devenir un enquêteur. Ce n'est pas mon rôle. Mon rôle consiste à me servir de mon jugement, de mon honnêteté, de mon sens de la logique et de mon dévouement et de veiller à ce que les enquêtes soient exhaustives, complètes et menées de façon appropriée; je dois aussi m'assurer que les conclusions de l'enquête sont honnêtes et raisonnables, que les parties en cause dans l'accident sont justement traitées et que des recommandations pratiques sont formulées pour qu'on

*[Text]*

problems. Like any body of our kind, we have had difficulties; particularly back in the beginning when we were trying to feel our way and work out that division that exists within our board and which is their intentionally, the division between the Director of Investigations and us as board members.

For board members to follow investigators around and to look over their shoulders and tell them what they should be doing is tantamount to a jury following the police around and telling them how they should conduct investigations. I see our role as one of insuring that investigations are properly and thoroughly conducted. That has been the case in the past and, in my view, it will continue to be the case under this new legislation.

This legislation spells out specifically and precisely the practices that were generally going on in the CASB to this point. Now the role of board members in relation to the directors of investigations is in the bill. We have the right and responsibility to set out general guidelines on how investigations will be conducted, but we should not, in my view, interfere in the day-to-day conduct of those investigations.

In the case of the Gander investigation we were briefed, all down the line, within a few hours of when that accident happened. If some members feel that they got more information from watching television than they got from those briefings, all I can say is that the fault lies with them. They did not ask the right questions. We were given all the information that, in my view, was available. In an accident like that, we could spend our entire time in briefing sessions to get all the information that is available. I feel we had full access to all the facts and the information that was available.

I also heard some references to members not being able to go to, for example, the laboratory to talk to researchers or to people who were working on the projects there. There was a problem in the beginning. The problem arose because particular individual members of the board would go to the lab and tell the researchers and experts what they should and should not be doing. You can imagine, given a board which at one time had a membership of ten, what problems there would be if each of us had the right to go to the lab or to the investigator and tell him that he should do this or that. The chairman said that he had no problem with members wanting to pursue particular areas or particular aspects of an investigation. He asked that we bring the matter to the board table for debate and discussion, and then a decision would be forthcoming. If in the view of the majority of the board the object of discussion should be done, it would be done. That, to me, was a common-sense, practical decision for the chairman to take. We could not have functioned any other way.

What has happened with our board, in my personal view, is that people have not been prepared to accept the majority decision. When we as a board make a majority decision and some

*[Traduction]*

puisse essayer d'empêcher que des accidents similaires se reproduisent. Je n'ai jamais eu l'impression qu'on m'avait caché certains faits ni qu'on m'en avait refusé l'accès. Certes, nous avons eu des problèmes. Comme tout organisme de notre catégorie, nous avons eu certaines difficultés; surtout au début, lorsque nous avons essayé de définir les rôles respectifs du directeur des enquêtes et des membres du Bureau, rôles dont les distinctions sont réelles mais qui ont été conçus comme tels.

Si les membres du Bureau étaient constamment aux trousses des enquêteurs pour les surveiller et leur dire quoi faire, ce serait comme si, avant un procès, les membres du jury suivaient la police de près pour lui dire comment mener son enquête. À mon avis, notre rôle consiste à nous assurer que les enquêtes sont menées de façon complète et appropriée. C'est toujours ainsi que nous avons agi par le passé, et ce sera encore le cas avec la nouvelle loi.

Ce projet de loi énumère précisément les pratiques qui étaient généralement appliquées au BCSA jusqu'à maintenant. Désormais, le rôle des membres du Bureau par rapport aux directeurs des enquêtes sera défini dans la loi. Nous avons le devoir et la responsabilité d'établir des principes directeurs concernant les procédures d'enquête, mais nous ne devrions pas, à mon avis, nous ingérer dans leur déroulement même.

Dans le cas de l'enquête sur l'accident de Gander, nous avons été informés de tous les détails dans les heures qui ont suivi l'accident. Si certains membres estiment qu'ils en ont appris davantage en écoutant la télévision qu'en participant aux sessions d'information, tout ce que je puis en dire, c'est que c'est à eux qu'ils doivent s'en prendre. Ils n'ont pas posé les bonnes questions. On nous a transmis tous les renseignements qui, à mon avis, étaient disponibles à ce moment-là. Dans un accident comme celui-là, nous pourrions passer notre temps à assister à des sessions d'information pour nous enquérir de tous les faits connus. Je crois que nous avons eu pleinement accès à tous les faits et renseignements disponibles.

J'ai également entendu certains se plaindre du fait que les membres du Bureau ne pouvaient pas, par exemple, aller au laboratoire s'entretenir avec les chercheurs ou avec ceux qui travaillaient au projet. Il y a eu certains problèmes au début, parce que certains membres du Bureau sont allés au laboratoire et se sont mis à dire aux chercheurs et aux experts ce qu'ils devaient faire et ne pas faire. Au moment où le Bureau comptait dix membres, imaginez quels problèmes cela aurait posé si chacun d'entre nous avait eu le droit d'intervenir dans le laboratoire auprès de l'enquêteur pour lui dire ce qu'il avait à faire. Le président du Bureau a dit qu'il ne voyait aucun mal à ce que des membres veuillent obtenir des détails supplémentaires sur certains points ou certains aspects de l'enquête. Il nous a demandé de soumettre ces cas au Bureau pour que nous puissions en discuter ensemble avant qu'une décision ne soit prise. Si la majorité des membres était alors d'avis qu'il fallait en débattre, nous le faisons. C'était, à mon avis, une décision pratique et logique pour un président. Nous n'aurions pu agir autrement.

Ce qui est arrivé, à mon avis, au sein de notre Bureau, c'est que certains membres n'étaient pas prêts à accepter les décisions prises à la majorité des voix. Or, quand des membres

*[Text]*

members do not agree with it, the practice in the last couple of years has been to run off to the press and to the opposition caucus and give them information, most of which is often taken out of context or partially complete, on what has been going on within the board. I have come to the point where I hesitate to participate fully in board discussions because what I say may end up in the public forum. Nobody can operate that way, whether it be a political party, a cabinet or a caucus, if people who do not accept the views and decisions of the majority run off and try to make their case with the media or with opposition politicians. I do not think a board with that kind of activity going on in its midst can be destined to end up in any other way than in the way we have ended up. It is unfortunate and I regret it very much.

I feel very sad, particularly for the members of our staff. You heard some of our members say they were appalled at the way investigations were conducted. All I can tell you is that the Canadian Aviation Safety Board has the highest possible respect and regard among similar bodies around the world for its expertise and professionalism. We have conducted investigations for a wide variety of other countries, including India, Iceland and Jamaica. One of our experts was directly involved in the Lockerbie Pam Am investigation in the United Kingdom. I know you do not have the time, but I suggest that if you were to call witnesses from all those countries and other bodies similar to ours around the world, you would get nothing but exemplary comments from them about the calibre of the investigations the CASB does and the calibre of the people who work for us. As I said, I feel very badly for our people because I believe that they have been slandered, libelled and maligned in public unjustly and without the opportunity to speak for themselves or to defend themselves. I feel that I had to put that on the record here and assure you that as far as expertise and professionalism is concerned in the CASB, that there is no board around the world that can exceed us, though there may be some that would come up to our standards, in aircraft accident investigation.

I have pages of notes here. I have said the few things that I felt I should put on record. I did not come here intending to say many of them, but in view of what was said earlier and of the specific references to Gander, I felt I had to say something. There are a number of other aspects relating to Gander I should talk about, but I shall restrain myself. Perhaps there will be an opportunity when questions are raised.

I turn the floor over to any of my colleagues who want to add anything to what I have said.

**Mr. Bruce Pultz, Member, Canadian Aviation Safety Board:** Mr. Chairman and senators, I have a short statement that I would like to read. I have spent my working life in aviation as a pilot, have accumulated some 11,000 hours of flying time, have owned a flying school and have wrote training manuals which were published. I was appointed to the board about three-and-a-half years ago. I believe that the Canadian Aviation Safety Board Act is a good model on which to base

*[Traduction]*

n'étaient pas satisfaits d'une décision majoritaire, ces dernières années, ils se sont fréquemment empressés d'alerter les journalistes ou les bureaux de l'opposition, très souvent sans leur fournir le contexte ou tous les faits, ou sans les informer des discussions qui avaient eu lieu au Bureau. J'en suis venu à hésiter à participer pleinement aux discussions du Bureau, craignant que mes propos n'aboutissent sur la place publique. Nul organisme ne peut fonctionner comme cela, qu'il s'agisse d'un parti politique, du cabinet ou du caucus d'un parti, lorsque des membres ne sont pas capables d'accepter que les opinions et les décisions de la majorité triomphent et qu'ils essaient invariablement de faire valoir leur point de vue auprès des journalistes et des membres de l'opposition. Je ne crois pas qu'un bureau dont les membres agissent ainsi puisse connaître d'autre fin que celle que le nôtre a connue. C'est malheureux et je déplore grandement qu'il en soit ainsi.

Cette situation me désole, particulièrement pour nos employés. Vous avez entendu certains de nos membres dire qu'ils étaient consternés par la façon dont les enquêtes sont menées. Tout ce que je peux vous dire, c'est que le Bureau canadien de la sécurité aérienne jouit de la plus grande considération et du plus grand respect auprès de ses homologues étrangers en raison de sa compétence et de son professionnalisme. Nous avons effectué des enquêtes pour le compte de nombreux autres pays, notamment en Inde, en Islande et en Jamaïque. Un de nos experts a directement participé à l'enquête sur l'écrasement de l'avion de la Pan Am à Lockerbie, au Royaume-Uni. Je sais que vous n'avez pas le temps de le faire, mais je vous assure que, si vous faisiez comparaître des témoins de tous ces pays et des porte-parole d'organismes étrangers analogues au nôtre, vous n'entendriez que des éloges au sujet du calibre des enquêtes du BCSA et du calibre des gens qui travaillent pour nous. Comme je l'ai dit, je suis désolé pour nos employés, car j'estime qu'on les a injustement calomniés et traînés dans la boue sans jamais leur donner la chance de rétorquer et de se défendre. Je tenais à le dire ici et je vous assure qu'en ce qui concerne la compétence et le professionnalisme du BCSA personne dans le monde ne nous dépasse, bien que certains fassent un aussi bon travail que nous au chapitre des enquêtes sur les catastrophes aériennes.

J'ai des notes en main. J'ai dit ce que je tenais à exprimer publiquement. Je n'avais pas l'intention de parler de certaines choses, mais compte tenu des propos tenus plus tôt et des allusions qui ont été faites à Gander, j'ai senti le besoin de faire des mises au point. Je devrais peut-être aborder d'autres aspects de l'enquête sur l'accident de Gander, mais je n'en ferai rien pour le moment. J'aurai peut-être l'occasion d'en parler si certaines questions s'y prêtent.

Je passe la parole à ceux de mes collègues qui voudraient dire quelque chose.

**M. Bruce Pultz, membre du Bureau canadien de la sécurité aérienne:** Monsieur le président et honorables sénateurs, je voudrais vous lire une courte déclaration. J'ai été pilote toute ma vie active; j'ai plus de 11 000 heures de vol à mon actif; j'ai été propriétaire d'une école d'aviation et j'ai écrit des manuels d'entraînement qui ont été publiés. J'ai été nommé au Bureau il y a environ trois ans et demi. J'estime que le Bureau canadien de la sécurité aérienne est un bon modèle sur lequel fon-

*[Text]*

this multi-modal legislation that we are looking at. Under the existing act some 170 recommendations have been made to the Ministry of Transport and over 200 safety advisories have gone to the Safety Programs Branch, the overwhelming majority of which have been accepted.

Bill C-2 clarifies the duties and the powers of the chairman, the board members and the directors of investigations. I believe it sets out a workable division of the powers between the directors of investigation and the chairman and board members. I also believe that that division of power is sufficient to enable a new board to operate without legitimate disagreement as to who has authority over what.

Recent public concern about aviation safety has been heightened by media attention focused on certain members of the board, and these are the members who have chosen to dissent on portions of the report of the Arrow Air DC-8 accident in Gander. Dissent by some members of the board on a certain subject is neither unusual nor necessarily a bad thing. The nature of the dissent to which this board has been exposed has been so shrill and destructive that it goes way beyond a rational disagreement on the technical merits of a particular report.

The Canadian Aviation Safety Board has, I believe, primarily a people problem. The passage of Bill C-2 will not by itself remove the problem. That will depend in the final analysis on the character and calibre of the members, but the bill will go a long way towards setting a smooth course for the board. Some, as you heard a few moments ago, have taken the position that the act should have vested more power with the board. There is no question in my mind that this arrangement could work, but I believe that the model outlined in Bill C-2 simply works better. Some members of the board have become known as the "dissenters." All would like to have the powers of the board increased. It is interesting to observe, though, that during the last year or two these people, basically, would have had the same complaint about the operation of the board because they simply refused to accept the decisions reflected by the majority. Having more powers vested in the board would not have changed the situation.

I also believe that, under the old legislation or under the new, if the majority of the board members wish to make a change that is under the purview of the chairman, he would be very hardpressed not to go along with it because the board actually has the ultimate authority of not passing the reports and they can make it very difficult for the chairman. In conclusion, with respect to finding the right people to appoint to the board, I think that is very important.

With respect to the board having power over the administrative side of the operation of the board, it is worth pointing out that the chief executive officer, as the government looks at him, is the deputy head, and the legislation, that is, the Public Service Employment Act and the Financial Administration Act, provide that this authority be vested only in one person, not a group, and that is one of the reasons the government wanted to proceed this way. It provides for a better type of accountability and efficiency. If that were to change so that

*[Traduction]*

der les mesures législatives multi-modales que nous étudions. Aux termes de la loi actuelle, quelque 170 recommandations ont été faites au ministère des Transports et plus de 200 avis de sécurité, dont la majorité ont été acceptés, ont été soumis à la Direction des programmes de sécurité aérienne.

Le projet de loi C-2 clarifie les fonctions et les pouvoirs du président, des membres du Bureau et des directeurs des enquêtes. On y établit une division pratique des pouvoirs entre les directeurs des enquêtes et le président et les membres du Bureau. Cette répartition des pouvoirs est d'après moi suffisante pour permettre au nouveau Bureau de fonctionner sans querelles de compétence.

Les craintes du public au sujet de la sécurité aérienne ont été exacerbées du fait que les médias ont concentré leurs feux sur les membres du Bureau qui ont contesté certaines parties du rapport sur l'accident du DC-8 d'Arrow Air à Gander. Les différences d'opinion au sein d'un bureau sur un sujet donné ne sont ni inhabituelles ni forcément mauvaises. Cependant, dans le cas qui nous occupe, les dissensions sont si stridentes et destructives que cela va bien plus loin qu'un simple désaccord rationnel sur les aspects techniques d'un rapport donné.

Personnellement, je pense que le Bureau canadien de la sécurité aérienne a surtout un problème de personnalités que l'adoption du projet de loi C-2 ne résoudra pas. Tout dépendra en dernière analyse de la personnalité et du calibre des membres, mais le projet de loi fera beaucoup pour faciliter la tâche du Bureau. Comme vous l'avez entendu il y a quelques minutes, certains sont d'avis qu'on devrait conférer davantage des pouvoirs au Bureau. Je suis persuadé qu'un tel arrangement fonctionnerait bien, mais je crois que le modèle suivi dans le projet de loi C-2 est tout simplement meilleur. Certains membres du Bureau ont commencé à être appelés les «dissidents». Tout le monde voudrait que les pouvoirs du Bureau soient accrus. Il est cependant intéressant de noter que, depuis un an ou deux, ces gens-là se seraient de toute façon plaints essentiellement des mêmes choses au sujet du fonctionnement du Bureau, parce qu'ils refusent tout simplement de se plier aux décisions de la majorité. Même si le Bureau avait eu des pouvoirs plus grands, la situation aurait été la même.

Je suis par ailleurs persuadé que, sous l'ancien régime ou le nouveau, si la majorité des membres du Bureau veulent procéder à un changement qui relève de la compétence du président, celui-ci serait bien mal venu de s'y opposer parce que le Bureau peut très bien refuser d'adopter les rapports et lui créer des ennuis. En conclusion, je crois qu'il sera très important de bien choisir les personnes nommées au Bureau.

En ce qui concerne les pouvoirs des membres du Bureau à l'égard du fonctionnement du Bureau, il vaut la peine de signaler que le directeur général a rang de sous-ministre et que la loi, c'est-à-dire la Loi sur l'emploi dans la fonction publique et la Loi sur la gestion des finances publiques, porte que ces pouvoirs sont conférés à une personne et non à un groupe de personnes, ce qui est une des raisons pour lesquelles le gouvernement a voulu procéder ainsi. Cela permet de faciliter la reddition de comptes et d'améliorer l'efficacité. Si ces disposi-

[Text]

the board would have control, then these other acts would have to be changed as well.

That sums up my comments. Although I do have other matters, perhaps they will be raised during questions.

**Mr. F. Thurston, Member, Canadian Aviation Safety Board:** I will only take a couple of minutes because you have heard a lot of excitable, anecdotal evidence this morning delivered with great passion, to the point where I began to wonder if this is the board I belong to. I guess I do and I have to agree with one honourable senator who remarked that he had never heard anything like this in 17 years. I have been involved with boards, both national and international, for something like 35 years and I have never met anything like this either. For this to occur in what should be a technological, sometimes scientific arena, is quite dreadful. I can only say, to the extent you contrive to the demise of this board with the greatest speed, you will be doing everybody a service.

I will make two points that have arisen pertaining to the act. The first one arises from a question and that is: How do five members encompass all the technologies involved? The fact is, they cannot. It is impossible. I think the kernel or the pivot point of these activities of investigation lies at the point where involved parties get a draft report and they can send in their comments. What can be virtually certain is that any lack of technological or technical appreciation which may exist on a board is going to be put right by the involved parties because they do not scrimp and scrape when billions of dollars are at stake. They get the best people to look at all the technological features.

It is not with technology that the new board with five members has to be concerned, it is with their judgment. They have to have good judgment. To this extent, it is like the courts of law in our country. Judges do not have knowledge of all the technical features of the cases they try, but they do have judgment and I believe that is the basis of our law.

This involved-party exercise, whether we call the board a tribunal or not, gives it the status of a tribunal. Its findings have the status, to a considerable extent anyway, of a tribunal's findings, although it is not a tribunal. We have to preserve that tribunal characteristic of the board or else the involved parties will not feel comfortable with its findings.

In order to preserve those characteristics, it cannot be involved in the pursuit of the truth about the accident. It has to listen with total impartiality to the point where it becomes an exercise of its tribunal function. It must be perceived to be totally impartial. That means it must regard the technical input from the staff just as it regards the technical input from involved parties. They must weigh equally in the consideration of the board. It has to maintain that tribunal capacity or it is doomed.

In order to do that, of course, you have to have the exclusive authority clause or else, immediately, you lose that purity of the tribunal concept.

[Traduction]

tions devaient être modifiées pour confier le pouvoir ultime au Bureau, ces autres lois devraient elles aussi être modifiées.

Voilà pour l'essentiel des observations que j'avais à faire. J'aurais d'autres sujets à aborder, mais ils seront peut-être soulevés dans les questions.

**M. F. Thurston, membre du Bureau canadien de la sécurité aérienne:** Je ne prendrai que quelques minutes parce que vous avez déjà entendu de nombreux propos emportés à caractère anecdotique, au point que je me demande s'il s'agit bien là du Bureau dont je fais partie. Je dois pourtant en convenir et souscrire aux remarques d'un des honorables sénateurs qui a dit qu'il n'avait jamais rien entendu de tel en 17 ans. Cela fait à peu près 35 ans que je travaille au sein de bureaux canadiens et internationaux, et je n'ai jamais rien vu de tel non plus. Il est tout à fait déplorable qu'une telle situation se produise dans un domaine technique et parfois scientifique. Je ne peux que dire que vous rendrez un grand service à tout le monde en démantelant le plus vite possible le présent bureau.

Je voudrais faire deux observations sur des questions qui touchent la loi. La première découle de la question suivante: «Comment cinq membres peuvent-ils connaître toutes les techniques en cause?» Ils ne le peuvent pas. C'est impossible. Le pivot des activités d'enquête est le point où on communique aux parties concernées un rapport provisoire au sujet duquel elles peuvent envoyer leurs commentaires. S'il y a des lacunes sur le plan technique au sein du Bureau, on peut être certain qu'elles n'échapperont pas aux parties concernées parce que celles-ci ne font pas des économies de bouts de chandelle quand des milliards de dollars sont en jeu. Elles s'assurent les services des meilleurs experts.

Ce n'est pas la compétence technique d'un bureau composé de cinq membres qui doit nous inquiéter, mais son jugement. Les membres du Bureau doivent avoir un bon jugement. À cet égard, le Bureau s'apparente un peu à nos tribunaux. Les juges ne connaissent pas nécessairement à fond tous les aspects techniques des causes qu'ils entendent, mais ils ont un bon jugement, et c'est sur cela, je pense, que repose notre droit.

Qu'on assimile ou non le Bureau à un tribunal, c'est la participation des parties concernées qui lui donne le statut d'un tribunal. Dans une large mesure, les conclusions du Bureau ont le statut des décisions d'un tribunal, bien qu'il ne s'agisse pas d'un tribunal à proprement parler. Nous devons préserver les caractéristiques qui apparentent le Bureau à un tribunal, ou alors les parties concernées en disputeront les conclusions.

Pour préserver ces caractéristiques, le Bureau ne doit pas participer à la recherche de la vérité au sujet d'un accident. Il doit écouter en toute impartialité la version de chacun. Cela veut dire qu'il doit accorder le même crédit aux renseignements d'ordre technique qui émanent de son propre personnel et à ceux qui proviennent des parties concernées. Ces éléments d'information doivent avoir le même poids aux yeux du Bureau. Le Bureau doit préserver cette attitude caractéristique d'un tribunal s'il ne veut pas courir à sa perte.

Évidemment, pour ce faire, il faut la disposition conférant des pouvoirs exclusifs, faute de quoi on perd instantanément la notion de tribunal.

[Text]

I would urge you, Mr. Chairman, to the extent you can effect these matters, to preserve that at all costs.

In the years the board has been operating, in which you have heard so many horror stories, it has published 2,000 reports without any horror stories. Admittedly, occasionally, involved parties become somewhat upset when you completely identify them as being at fault. The horror stories are based on just a handful of reports.

I have no problem in accepting the new act as being a perfectly reasonable instrument and with reasonable people we can do a good job.

**Mr. Arthur Portelance, bureau de la sécurité aérienne:** Monsieur le président, est-ce que nous avons la permission de parler français à ce comité? Alors monsieur le président, je crois qu'il n'y a pas tellement de choses à ajouter suite au témoignage de mes trois collègues concernant les travaux qui ont été faits au bureau canadien de la sécurité aérienne.

Je crois bien que le gouvernement canadien comme tel peut être fier des travaux du bureau canadien de la sécurité aérienne. Même à l'étranger, on a reconnu ce qui s'est fait ici. Comme monsieur Thurston l'a mentionné, sur les 2,000 rapports qui ont été faits, il n'y a pas eu de division à chaque fois. Alors c'est tout à l'honneur de ce bureau, je ne crois pas que les membres du bureau doivent prendre cet honneur mais...

**The Chairman:** I very much regret that our interpreters do not appear to be available.

**Mr. Portelance:** Mr. Chairman, I will try to continue in English although I may not find the appropriate word.

The government should be proud of what has been done in the past. With the passage of this bill, I hope they will have the same or better performance in the coming years because this bill is an improvement on the act.

Our board had a problem concerning power. We prepared 2,000 reports without too many arguments, but there was a difficulty in terms of power. When it comes to hiring, firing and who can spend money, I believe that only one person can make that decision and that has to be the chairman who has a position much like a deputy minister. I think members can work within that and I think it is reasonable, under clause 8, that he have a lot of power. I also think that it is good to keep power at arm's length from the investigator. You cannot be an investigator and judge the outcome of an inquiry. You cannot be an investigator and then judge what the investigation has accomplished. That is why, when interested parties are commenting on our reports, they should be equal to our investigator and judgment has to be made from there on. Nevertheless, with this bill we do have the power to request other investigations or to go deeper into the current investigation, and that should allow the board to do what it wants to do. It has always been a question of the majority vote. I think we heard from other members that requests were refused. I cannot remember any time when a majority proposition or motion was rejected by any chairman, except perhaps when it came to the spending of money for things that were really out of the mem-

[Traduction]

Je vous recommande donc fortement, monsieur le président, de préserver cet aspect à tout prix.

Le Bureau existe depuis des années, durant lesquelles vous avez entendu des tas d'histoires à faire dresser les cheveux sur la tête, mais il a aussi publié 2 000 rapports sans histoires. Il arrive, il est vrai, que les parties concernées soient contrariées quand on leur impute la responsabilité de fautes. Ces histoires d'horreur dont on parle ne concernent qu'une poignée de rapports.

Je suis tout à fait disposé à admettre que la nouvelle loi est parfaitement raisonnable et que, avec l'aide de gens raisonnables, nous arriverons à faire du bon travail.

**Mr. Arthur Portelance, Canadian Aviation Safety Board:** Mr. Chairman, are we allowed to speak French in this Committee? Well, Mr. Chairman, there is little that I can add to the statements of my three colleagues about the work done by the Canadian Aviation Safety Board.

I believe that the Canadian government can be proud of the job done by the Canadian Aviation Safety Board. Our work has even been recognized abroad. As Mr. Thurston mentioned, out of the 2,000 reports filed, not all have contained a division of opinion. This is all to the Board's credit, although I do not think that individual Board members should assume the credit...

**Le président:** Je suis désolé de constater que nous ne semblons pas avoir de services d'interprétation.

**M. Portelance:** Je vais essayer de continuer en anglais, monsieur le président, mais je ne trouverai peut-être pas toujours le mot juste.

Le gouvernement devrait être fier du travail accompli jusqu'à maintenant. J'espère que l'adoption du projet de loi nous permettra d'obtenir des résultats aussi bons sinon meilleurs, car le projet de loi représente une amélioration par rapport à la loi actuelle.

Notre bureau a un problème de pouvoirs. Nous avons produit 2 000 rapports sans trop de discussions, mais il existe des problèmes de pouvoirs. Lorsqu'il s'agit d'embaucher du personnel ou d'en licencier ou de décider qui peut dépenser des fonds, je crois que ces décisions doivent relever d'une seule personne, le président, dont le rôle s'apparente à celui d'un sous-ministre. Je crois que les membres du Bureau peuvent s'accommoder d'une telle situation, et il m'apparaît raisonnable de conférer de vastes pouvoirs au président aux termes de l'article 8. Je pense par ailleurs qu'il est bon de séparer ces pouvoirs du travail de l'enquêteur. On ne peut pas à la fois être enquêteur et juger des résultats d'une enquête. On ne peut pas être enquêteur puis coiffer ensuite le chapeau de juge pour statuer sur les résultats. C'est pour cette raison que, lorsque les parties concernées commentent nos rapports, leurs observations devraient avoir le même poids que celles de nos enquêteurs, et on devrait ensuite porter un jugement sur l'ensemble de l'information rassemblée. Quoi qu'il en soit, le projet de loi nous donnera le pouvoir de demander d'autres enquêtes ou un complément de recherche, ce qui devrait permettre au Bureau de faire ce qu'il veut. On a toujours fonctionné à la majorité des voix. Je crois que certains membres ont dit que des requêtes avaient

[Text]

ber's authority. In terms of asking for other things, like specialists in investigations, there were numerous agreements.

We even agreed at one time to go to England, which was a recommendation made by Mr. Filotas. The board agreed to try to engage a certain specialist, but that request was turned down by the specialist himself, who did not have time to do it.

As far as I am concerned, we had all the qualified specialists in Canada that we needed to do that part of the work. As to the majority vote, any reasonable requests were carried, and that will be the same with the future board, I hope.

I wish them luck. It is not often that one finds oneself in this position. We are here asking you to go ahead with something that will end our own work. It is as though the Senate were to be abolished in six months and you appeared before a committee to recommend that they go ahead with it, and to say that you were happy about it. But we don't mind—go ahead with it.

**Senator Davey:** That's a bad example.

**The Chairman:** I don't know if we would be as cheerful as you, Mr. Portelance.

Are there any questions, senators?

**Senator Atkins:** As someone who has been involved in committees all my adult life, one thing I have always found overwhelming is the proliferation of paper. I still do not understand why the complaint is that when information from a board member was requested, it was not provided.

While I do not want to get into the arguments, do you people feel that the divisions and definitions of responsibility put forth in Bill C-2 will address any of these concerns? Will it protect the board in such a way as to guarantee that it will get whatever information it is seeking? Will it make the kind of adjustments you must make to conduct your investigations adequately?

**Mr. MacEachern:** I would say, Senator, that no information that had a reasonable prospect of advancing an investigation in the cause of aviation safety was ever turned down or rejected. At some point, however, you have to draw the line. I suppose, to exaggerate, in the case of the Gander Arrow crash, we could have drained Gander Lake to see whether there was anything out there that might have come off that aircraft. The aircraft came to rest approximately 100 feet from the lake front and the distance to the edge of the water was thoroughly searched. Divers went out into the lake and found nothing. How far do we go?

I mentioned one case, namely, the engine. It was examined two different times by experts, our own and an outside one. Both came to the same conclusion. The further investigation

[Traduction]

était refusées. Je ne me souviens pas qu'une proposition ou une motion appuyée par la majorité ait jamais été refusée par le président, sauf peut-être pour des questions de dépenses qui ne relevaient vraiment pas de la compétence des membres du Bureau. Pour ce qui est des autres demandes, qu'il s'agisse de spécialistes ou que sais-je encore, beaucoup sont acceptées.

Nous sommes mêmes convenus à un moment donné de nous rendre en Angleterre, sur la recommandation de M. Filotas. Le Bureau avait accepté d'essayer d'embaucher un certain spécialiste, mais cette personne a elle-même refusé notre offre parce qu'elle était trop occupée.

Personnellement, je pense que nous avons tous les spécialistes dont nous avons besoin au Canada pour faire cette partie du travail. Pour ce qui est de la prise de décisions à la majorité des voix, toute demande raisonnable est adoptée, et il en ira de même avec le nouveau bureau, du moins je l'espère.

Je leur souhaite bon vent. Nous nous trouvons ici dans une situation assez rare puisque nous sommes en train de vous recommander de donner suite à un projet qui nous coupera l'herbe sous le pied. C'est un peu comme si on envisageait d'abolir le Sénat dans six mois et que vous comparaisiez devant un comité pour lui recommander de le faire et lui dire que vous vous en trouvez fort heureux. Mais cela ne fait rien—allez-y.

**Le sénateur Davey:** C'est un mauvais exemple.

**Le président:** Je ne sais pas si je serais en l'occurrence aussi désinvolte que vous, monsieur Portelance.

Avez-vous des questions à poser, sénateurs?

**Le sénateur Atkins:** J'ai travaillé dans des comités toute ma vie adulte, et j'ai toujours été épaté par la prolifération de documents. Je ne comprends toujours pas cette plainte voulant qu'un membre du Bureau n'ait pas consenti à communiquer des renseignements qui lui avaient été demandés.

Je ne veux pas me mêler de ce débat, mais croyez-vous que la définition et la répartition des responsabilités exposées dans le projet de loi C-2 permettront de remédier à certains de ces problèmes? Cela suffira-t-il à protéger le Bureau de telle sorte qu'il puisse obtenir les renseignements dont il estime avoir besoin? Cela vous permettra-t-il de faire les ajustements que vous estimez nécessaires pour effectuer vos enquêtes comme vous l'entendez?

**M. MacEachern:** Je dirais, sénateur, qu'on n'a jamais refusé ou rejeté des renseignements qui avaient des chances raisonnables de faire avancer une enquête sur la sécurité des transports aériens. Il faut pourtant bien se fixer des limites à un moment donné. Si l'on avait voulu pousser les choses à l'extrême dans le cas de la catastrophe de Gander, on aurait pu envisager d'assécher le lac Gander pour voir si on y trouverait des pièces provenant de l'appareil. L'appareil a en effet stoppé sa course à une centaine de pieds de la rive, et toute la zone séparant l'appareil de la rive a été passée au peigne fin. Des plongeurs ont examiné le fond du lac et n'y ont rien trouvé. Jusqu'où devons-nous aller?

J'ai parlé d'un cas, en l'occurrence, du moteur. Il a été examiné à deux reprises par deux experts, un du Bureau et un de l'extérieur. Ils sont tous deux arrivés à la même conclusion.

[Text]

that was suggested would not have given us any more information. We would not have known any more than we already knew—that that engine was developing power, but how much no one could say. We felt that that particular test would not have given us any more information. We would have had to spend many thousands of dollars in order to have it done. The majority of the board decided that it was not a worthwhile undertaking.

**The Chairman:** Mr. MacEachern, I cautioned the last witness not to delve into the details of this whole matter unless they were relevant.

**Mr. MacEachern:** I was finished, senator.

As to your second question, senator, I believe it was whether this legislation, in our view, will improve things for the board.

**Senator Atkins:** Is it an improvement in terms of the definition of responsibilities and procedures?

**Mr. MacEachern:** Yes, it is an improvement. I think it clarifies some of the problems we had. In my view, it reflects generally what we are now doing. The division between the board and the investigative side was deliberate, and in my view it is completely in keeping with both the recommendations and the spirit of Mr. Justice Dubin, who recommended that there be an independent body. The government of the day, in 1983, in its wisdom—and I think it was regarded generally by all members at the time as being an additional way to insure independence—separated the investigative side of things from the tribunal, itself. If I were an investigator on the site, telling them what to do in the day-to-day investigation, when the report came back to me I would be assessing, to a large extent, my own input and involvement. I think this danger should be avoided. I have no problem with the way it is set up now.

We have authority to set the general guidelines, to see that investigations are thorough, complete and fair, and to put together all policies that a board should enforce. But when it comes to the day-to-day sifting over of evidence and turning up debris, etc. I do not think we should be involved.

**Senator Atkins:** Following on my second question, do you agree that the integrating of the different modes into an investigative group is a good idea? Do you think it will strengthen the abilities of the tribunal under Bill C-2? We have spoken mostly about aviation today, whereas there are other occurrences and investigations taking place. Is there any jealousy or competition between the different organizations that would jeopardize the tribunal, or does this policy strengthen it by bringing all of these people together?

**Mr. MacEachern:** I do not know if I am qualified to answer that question, but I believe that under the new board there will be separate investigative entities with their own directors for each mode. There will likely be a central research laboratory

[Traduction]

Les compléments de recherche proposés ne nous auraient pas donné plus d'information. Nous n'aurions rien appris que nous ne sachions déjà, à savoir que le moteur fonctionnait, mais personne n'aurait pu dire dans quelle mesure. Nous avons estimé que cet essai ne nous aurait pas donné de complément d'information. Il aurait fallu dépenser des milliers de dollars pour le faire faire. Le Bureau a décidé à la majorité des voix que le jeu n'en valait pas la chandelle.

**Le président:** Monsieur MacEachern, j'ai prévenu le dernier témoin de ne pas entrer dans les détails de cette affaire à moins qu'ils ne soient pertinents.

**M. MacEachern:** C'est tout ce que j'avais à dire à ce sujet, sénateur.

Pour ce qui est de votre deuxième question, sénateur, vous vouliez savoir, je pense, si cette loi va à notre avis faciliter la tâche du Bureau.

**Le sénateur Atkins:** Est-ce une amélioration en ce qui concerne la définition des attributions et des procédures?

**M. MacEachern:** Oui, c'est une amélioration. Je crois que le projet de loi va permettre de remédier à certains de nos problèmes. À mon avis, il reflète dans l'ensemble ce que nous faisons déjà. La séparation des activités du Bureau et des opérations d'enquête était voulue, et elle est à mon avis conforme aux recommandations et à la pensée du juge Dubin, lequel a recommandé la création d'un organisme indépendant. Dans sa sagesse, le gouvernement de l'époque, en 1983, a séparé les opérations d'enquête de la fonction de tribunal—et je crois que tous les membres du Bureau considéraient à l'époque que c'était une autre façon de garantir l'indépendance. Si j'allais sur place dire aux enquêteurs quoi faire au jour le jour, lorsque le rapport me reviendrait, je me retrouverais dans une large mesure en train de porter un jugement sur mon propre travail. Je pense qu'il faut éviter ce danger. Je suis tout à fait d'accord avec la façon dont les choses sont organisées maintenant.

Nous avons le pouvoir d'établir les lignes directrices, de nous assurer que les enquêtes sont faites à fond et qu'elles sont justes, et d'énoncer les directives qu'un bureau doit faire exécuter. Mais pour ce qui est du travail concret qui consiste à rassembler des débris et à analyser les éléments de preuve, je ne crois pas que nous devons nous en mêler.

**Le sénateur Atkins:** Pour faire suite à ma deuxième question, croyez-vous que l'intégration des divers moyens de transport au sein d'un groupe d'enquête unique soit une bonne idée? Croyez-vous que le projet de loi C-2 renforcera les caractéristiques de tribunal du Bureau? Nous avons parlé surtout des transports aériens aujourd'hui, mais il y a des accidents et des enquêtes dans d'autres secteurs des transports. Y a-t-il des jalousies ou de la concurrence entre les divers organismes qui risqueraient de porter atteinte à la fonction de tribunal, ou au contraire renforcera-t-on le processus en groupant tous les secteurs?

**M. MacEachern:** Je ne sais pas si je suis qualifié pour répondre à cette question, mais je pense que, avec le nouveau Bureau, il y aura pour chaque moyen de transport des unités d'enquête distinctes dirigées par leur propre directeur. Il y

[Text]

capability. A number of aspects of the new board will probably be common to all, but I think that the investigators will each belong to their mode. At the board level, of course, there will be integration.

I think it should be a strengthening factor. That will depend upon the common sense and reasonableness of the people involved. It can be a strength, in my view.

**Mr. Pultz:** If I might, Mr. Chairman, I certainly agree with Mr. MacEachern. The cross-pollination that go on with respect to techniques, and so on, will be of real benefit.

I would also like to comment, if I may, on an earlier point about this business of redoing some portions of investigations. It may be worthwhile to think about that in the context of an earlier question: Why did some people say that they were refused information? Well, the type of incident where that might have occurred is one like Gander, where the majority of board members felt that there was no use in conducting further investigations. So they voted that way, and that was the decision of the board. It may very well be that the minority members felt they were short-changed in that regard.

The other question asked by Senator Atkins was whether the board had enough power. Section 8 deals with that and specifically paragraph 8(1)(c) instructs the board that it must set policies. It can determine when the investigations are conducted, when the Director of Investigations reports to the board and on what subjects. I think that is adequate to do the job.

The reason the Director of Investigations has exclusive authority is for all of the reasons that have been put forward, including what Mr. Thurston said in talking about the tribunal. However, there is another very practical reason. When you go to the site and there is tin all over the place, and perhaps people killed, there is an awful lot of excitement; the weather might be terrible, and someone has to be boss. That is another reason why it is set out that way.

I would like to add one other point, if I might. We have heard a comparison with the National Transportation Safety Board in the United States. They do have five members, but they do have a country that is ten times the size and they have about ten times as many accidents. There are other differences. Most notably, they delegate the investigation of large parts of the small airplane accidents to the Federal Aviation Authority. Therefore, they do not really have ten times as many as we do.

Also, each of the five board members has an executive assistant and a secretary devoted exclusively to that person, which is not the case in Canada. Consequently, they have a capacity for dealing with a lot more accidents.

**Senator Stollery:** I think we should look into this business of translation. This is certainly no reflection on yourself, Mr. Chairman, but in 17 years I have never seen a committee sit without translation in a bilingual country.

[Traduction]

aura sans doute un laboratoire de recherche central. Certains des services du nouveau Bureau seront sans doute communs, mais je crois que les enquêteurs travailleront chacun dans leur propre secteur. Il y aura bien sûr intégration au niveau du Bureau.

Je crois que cette nouvelle structure sera un facteur de force. Tout dépendra cependant du bon sens des personnes choisies. Il reste que j'y vois un point fort.

**M. Pultz:** Si vous me le permettez, monsieur le président, je voudrais dire que je suis d'accord avec M. MacEachern. Les échanges que cela rendra possibles sur le plan technique et sur d'autres plans seront bénéfiques.

Je voudrais aussi faire une remarque, si vous le permettez, sur un point soulevé précédemment, au sujet de la reprise de certaines parties des enquêtes. Il vaudrait peut-être la peine d'y réfléchir dans le contexte d'une question précédente: Pourquoi certaines personnes affirment-elles qu'on a refusé de leur communiquer des renseignements? Le genre de cas où cela a pu se produire est celui de Gander où la majorité des membres du Bureau ont estimé qu'il ne valait pas la peine de procéder à d'autres enquêtes. Ils ont donc voté de cette façon, et c'est devenu la décision du Bureau. Il est fort possible que les membres minoritaires aient eu l'impression de s'être fait avoir.

Le sénateur Atkins a également demandé si les pouvoirs du Bureau étaient suffisants. L'article 8 traite de cette question et, plus particulièrement, le paragraphe 8(1) impose au Bureau l'obligation d'établir des règles générales. Le Bureau peut choisir la date des enquêtes et décider quand le directeur des enquêtes lui fera rapport et sur quels sujets. Je pense que cela suffit.

Si le directeur des enquêtes possède un pouvoir exclusif, c'est pour toutes les raisons qui ont été mentionnées, y compris par M. Thruston quand il a parlé du tribunal. Il existe toutefois une autre raison très pratique. Quand on arrive sur les lieux d'un accident et qu'il y a des débris un peu partout, peut-être même des morts, les gens ont du mal à garder leur calme, sans compter que les conditions météorologiques peuvent être désastreuses. Il faut donc que quelqu'un soit le patron. C'est une raison supplémentaire expliquant la répartition des pouvoirs.

Si vous permettez, je voudrais ajouter quelque chose. Nous avons entendu quelqu'un établir une comparaison avec le *National Transportation Safety Board* des États-Unis. Cet organisme comprend cinq membres, mais l'activité économique est dix fois supérieure à celle du Canada et il y a à peu près dix fois plus d'accidents aux États-Unis. Il existe aussi d'autres différences. Ainsi, une bonne partie des enquêtes sur les accidents de petits avions est confiée à la *Federal Aviation Authority*. Leur charge de travail n'est donc pas dix fois supérieure à la nôtre.

En outre, les cinq membres de l'organisme ont chacun un adjoint et un secrétaire qui ne travaillent que pour eux, ce qui n'est pas le cas au Canada. Ils ont donc les moyens de s'occuper d'un bien plus grand nombre d'accidents.

**Le sénateur Stollery:** Je crois que nous devrions nous pencher sur la question de l'interprétation. Vous n'y êtes certainement pour rien, monsieur le président, mais en dix-sept ans je

[Text]

In view of the fact that there were 600 incidents and 2000 reports, the board that is being dissolved has done a great deal of work. It sounds to me like it is a fairly busy job in supervising and using the common sense that is required to read the reports of the investigations and all the rest of it.

I know that this bill will be reviewed again in 1993, but I must say that it sounds to me like the five members are going to be very occupied. Do you think that is going to work?

**Mr. MacEachern:** I think it can work. As you say, it will be a busy board.

I would like to make a pitch for two amendments. A quorum of three on a five-member board is going to be difficult. That quorum may well have been designed for the board when they were talking about seven members.

The second pitch I would like to make while I am speaking is to suggest that the name of the board be changed. It is a literary and linguistic abomination in both languages as it exists now. The role of the board will be safety. It should be called the Canadian Transportation Safety Board, purely and simply, because that is where the focus is going to be. The act itself says that the objective of the board is safety.

**The Chairman:** What is the quorum you are suggesting?

**Mr. MacEachern:** The quorum in the bill is three. I think that two is a reasonable number. Most bodies with five members have a quorum of two.

It is possible that five members can handle the caseload. I suspect that somewhere along the line, as the U.S. has done, they will have to cut down on the investigations. In the beginning, CSB started off investigating everything, including incidents, accidents and anything that could possibly have a bearing on aviation safety. We are still doing that, but we have changed the process so we have reports that are not time-consuming. We have short-circuited some of the work that we are doing.

I suspect that the new board will have to make some of those decisions and will certainly not be doing the number of investigations proportionately that we are doing.

**Senator Stollery:** It seems to me that we are quickly going to get into appointing extra members to this board. Personally I think that will happen because of the workload. I think the workload will probably grow. We do not know what impact the other modal safety problems will have.

Do you have any idea about how these people are going to be appointed? As I understand it, they are going to be members of the board, but they are not going to be the five members appointed to the board. They will be extra members.

Possibly I should have asked the minister this morning, but as it becomes clear, with 2000 reports published in the last five or six years and with the amount of work that is going to be involved, you are my only hope in answering that question.

[Traduction]

n'ai jamais vu un comité siéger sans service d'interprétation dans un pays bilingue.

Compte tenu du fait qu'il y a eu 600 accidents et 2 000 rapports, l'organisme qu'on supprime a beaucoup travaillé. Il me semble que les personnes qui ont un rôle de supervision et qui doivent faire preuve de bon sens pour lire les rapports d'enquête et tout le reste doivent être bien occupées.

Je sais que le projet de loi fera l'objet d'un réexamen en 1993, mais j'ai bien peur que les cinq membres du Bureau ne soient surchargés de travail. Pensez-vous que cela va marcher?

**M. MacEachern:** Je pense que ça peut marcher, mais, comme vous le dites, ils seront très occupés.

Je me permettrai de suggérer deux modifications. Il sera difficile d'obtenir un quorum de trois personnes dans un bureau de cinq membres. Il est fort possible que ce quorum avait été fixé quand il était question d'avoir sept membres.

Deuxièmement, je pense qu'il serait souhaitable de changer le nom du Bureau. Pour le moment, c'est une horreur linguistique dans les deux langues. Le Bureau aura pour rôle d'assurer la sécurité. Il devrait donc s'appeler tout simplement Bureau canadien de la sécurité des transports. D'ailleurs la loi elle-même précise que l'objectif du Bureau est la sécurité.

**Le président:** Quel quorum suggérez-vous?

**M. MacEachern:** D'après le projet de loi, le quorum est de trois. Je pense que le chiffre de deux serait raisonnable. La plupart des organismes constitués de cinq membres ont un quorum de deux.

Il est possible que cinq membres puissent tout faire, mais je crains qu'ils ne soient obligés de réduire les enquêtes à plus ou moins long terme, comme l'ont fait les États-Unis. Au début, le BCS a commencé à faire enquête sur tout, même sur le moindre incident qui pouvait avoir éventuellement un effet sur la sécurité aérienne. C'est toujours ce que nous faisons, mais nous avons changé de méthode, de sorte que les rapports prennent moins de temps. Nous avons pris des raccourcis pour une partie de notre travail.

Je suppose que le nouveau Bureau devra prendre certaines décisions de ce genre et qu'il ne pourra sûrement pas effectuer proportionnellement autant d'enquêtes que nous.

**Le sénateur Stollery:** J'ai l'impression que nous allons rapidement rajouter d'autres membres dans ce Bureau. Personnellement, je crois que cela se produira à cause de la charge de travail qui, à mon avis, s'alourdira vraisemblablement. Nous ignorons quelle influence auront les problèmes de sécurité concernant les autres modes de transport.

Avez-vous la moindre idée de la façon dont ces gens seront nommés? Sauf erreur, ils seront membres du Bureau, mais ce ne seront pas les cinq membres nommés au Bureau. Ce seront des membres supplémentaires.

J'aurais peut-être dû poser la question au ministre ce matin, mais vous êtes mon seul espoir d'obtenir une réponse à cette question maintenant que les choses deviennent plus claires, sachant qu'on a publié 2 000 rapports depuis cinq ou six ans et qu'il y aura beaucoup de travail.

[Text]

**Mr. MacEachern:** I am not sure that I should comment on that. There will be Order in Council appointments. I am sure that when those appointments are being made, all the interested modes will be canvassed for recommendations. In the final analysis it will be a decision for the government to make, as governments have in the past.

**The Chairman:** What is the term of the present board now? Is it during pleasure or for cause?

**Mr. Pultz:** It is a seven-year term.

**The Chairman:** That is the present board?

**Mr. MacEachern:** The present board is seven years for cause.

**Mr. Pultz:** And the new board is the same.

**Mr. MacEachern:** It is the standard provision. I do not see how it could be otherwise. If the board members are subject to removal at a moment's notice, at the whim of the government of the day, we would have problems regarding being independent and being seen to be independent.

**Senator Spivak:** Your colleagues who appeared before you pointed out that the most important thing wrong with the board is the exclusive powers of the chairman, if I understand their testimony correctly. The model chosen here is that of a chairman and a chief executive officer in one.

In your opinion, is that a better model than perhaps some of the others which are used, such as a chief executive officer who then reports to a board of the whole which has a chairman. I would like your comments on that.

**Mr. MacEachern:** The exclusive authority, I believe, stems from the Financial Administration Act and the Public Service Employment Act. For that exclusive power not to be vested in the chairman, there would have to be changes in those acts. That is a standard approach with bodies of our kind.

**Senator Spivak:** I missed that part, but crown corporations do not need to adhere to that rule, isn't that right?

**Mr. MacEachern:** They do not have a Financial Administration Act or Service Employment Act.

**Senator Spivak:** Yes, and this new agency comes under the Financial Administration Act?

**Mr. Pultz:** This is not the same as a crown corporation.

**Senator Spivak:** No, but there are various kinds of crown corporations. Some are under the Financial Administration Act and some are not. I know that because I lived through one which changed its status; namely, the National Museums of Canada. What is the status of this particular crown corporation? How does it relate to the Financial Administration Act? Would you clarify that for me?

**Mr. Pultz:** The way the Financial Administration Act is currently written authority can be delegated to a deputy head or deputy minister—in other words, to one person. If you were to change it so that a group has that authority, then you would have to change that act.

[Traduction]

**Mr. MacEachern:** Je ne suis pas certain que je devrais aborder ce sujet. Il y aura des nominations par décret. Je suis sûr qu'au moment de procéder à ces nominations les représentants de tous les modes de transport concernés auront l'occasion de faire des recommandations. En dernier ressort, la décision reviendra au gouvernement, comme par le passé.

**Le président:** Quel est le mandat du Bureau à l'heure actuelle? Est-il fixé à l'avance?

**Mr. Pultz:** Le mandat est de sept ans.

**Le président:** Dans le cas du bureau actuel?

**Mr. MacEachern:** Oui, le bureau actuel a un mandat précis de sept ans.

**Mr. Pultz:** Et ce sera la même chose pour le nouveau bureau.

**Mr. MacEachern:** C'est une disposition standard. Je ne vois pas comment il en serait autrement. Si le gouvernement pouvait limoger les membres du Bureau pratiquement sans préavis, selon son bon plaisir, nous aurions du mal à être indépendants et à être perçus comme tels.

**Le sénateur Spivak:** Vos collègues qui ont comparu devant vous ont souligné que le principal défaut du Bureau avait trait aux pouvoirs exclusifs du président, si j'ai bien compris leurs témoignages. Dans le modèle choisi, le président et le directeur général sont une seule et même personne.

À votre avis, ce modèle est-il supérieur à d'autres, par exemple à la solution qui consiste à avoir un directeur général qui fait rapport à un comité plénier comportant un président. J'aimerais avoir votre opinion.

**Mr. MacEachern:** Si je ne me trompe, le pouvoir exclusif découle de la Loi sur la gestion des finances publiques et de la Loi sur l'emploi dans la fonction publique. Pour retirer ce pouvoir exclusif au président, il faudrait donc modifier ces deux lois. La solution adoptée est la solution habituelle pour des organismes de ce type.

**Le sénateur Spivak:** Je n'ai pas tout entendu, mais les sociétés d'État n'ont pas besoin d'observer cette règle, n'est-ce pas?

**Mr. MacEachern:** Elles ne sont pas soumises à la Loi sur la gestion des finances publiques ou à la Loi sur l'emploi dans la fonction publique.

**Le sénateur Spivak:** D'accord, alors que la Loi sur la gestion des finances publiques s'applique à ce nouvel organisme?

**Mr. Pultz:** Ce n'est pas la même chose qu'une société d'État.

**Le sénateur Spivak:** Non, mais il existe diverses sortes de sociétés d'État. Certaines sont régies par la Loi sur la gestion des finances publiques, d'autres pas. Si je le sais, c'est que j'en ai connu une dont le statut a changé; il s'agit des Musées nationaux du Canada. Quel est le statut de cette société d'État? Dans quelle mesure est-elle touchée par la Loi sur la gestion des finances publiques? Pourriez-vous éclaircir ce point?

**Mr. Pultz:** Selon le libellé actuel de la Loi sur la gestion des finances publiques, les pouvoirs peuvent être délégués à un sous-chef ou à un sous-ministre, autrement dit à une personne. Si l'on voulait que ces pouvoirs soient délégués à tout un groupe, il faudrait donc changer la loi.

[Text]

**Senator Spivak:** That is not my question. First, what is this new agency? Is it a crown corporation?

**Mr. Pultz:** Yes.

**Senator Spivak:** What is its status?

**Mr. Pultz:** The executive director can clear that up for us.

**Mr. MacEachern:** I am advised that it is a departmental B corporation.

**Mr. Johnson:** It is under Schedule II of the Financial Administration Act. It means that the provisions of the Financial Administration Act, Public Service Employment Act and Public Service Staff Relations Act—all of those acts—apply to the operation of the agency.

**Senator Spivak:** So, for example, you could not have an executive director who is responsible to a board with a chairman retaining the powers that were vested in the chairman? You could not have that formation, is that what you are saying?

**Mr. Johnson:** The powers are vested in the chairman. However, the chairman has the right under the statute to delegate most of those powers to the executive director for day-to-day operations. The powers flow from the government to the office of the chairman, but the chairman has some discretion in what he does with them. However, the way the statute is written he can only delegate those powers that deal with the investigation of accidents and the operational parts of the board to board members, whereas those powers that deal with the internal administration of the agency can only be delegated to staff, in order to keep that separation of activities that was referred to earlier.

**Senator Spivak:** What would be the status of a crown corporation that did not have to adhere so closely to what you have described? Would this not be relevant in this case? I know there are various kinds.

**Mr. Johnson:** I am not sure that I understand your question completely.

**Senator Spivak:** There are crown corporations that do not have to adhere to the Financial Administration Act.

**Mr. Johnson:** That is right. For the most part, they are commercial corporations or corporations that are called "separate employers", because they do not hire their staff under the Public Service Employment Act and are not subject to the same provisions.

**Senator Spivak:** That would not apply in this case?

**Mr. Johnson:** No, it does not apply.

**The Chairman:** Anything else?

**Mr. Pultz:** I have an additional point. I would like to echo what Mr. MacEachern has said about the name. Think about when you answer the phone and someone asks you, "Where do you work?"

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** Ce n'est pas ma question. Tout d'abord, quelle est la nature de ce nouvel organisme? Est-ce une société d'État?

**M. Pultz:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** Quel est son statut?

**M. Pultz:** Le directeur général pourrait nous donner des précisions là-dessus.

**M. MacEachern:** On me dit que c'est une société de la catégorie B.

**M. Johnson:** C'est dans l'Annexe II de la Loi sur la gestion des finances publiques. Il s'ensuit que le fonctionnement de l'organisme est régi par les dispositions de la Loi sur la gestion des finances publiques, de la Loi sur l'emploi dans la fonction publique et de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique.

**Le sénateur Spivak:** Donc, par exemple, on ne pourrait avoir un directeur général qui serait responsable envers un comité ayant à sa tête un président et qui agirait en vertu des pouvoirs conférés au président? Ce serait impossible; est-ce bien le sens de vos propos?

**M. Johnson:** Les pouvoirs sont conférés au président. Toutefois, la loi permet au président de déléguer la plupart de ces pouvoirs au directeur général pour les opérations quotidiennes. Les pouvoirs sont conférés au bureau du président par le gouvernement, mais le président peut décider dans une certaine mesure de ce qu'il en fait. Néanmoins, d'après le libellé de la loi, il ne saurait déléguer aux membres du Bureau les pouvoirs concernant l'enquête sur les accidents et les rouages de fonctionnement du Bureau. Quant aux pouvoirs qui concernent l'administration interne de l'organisme, ils peuvent seulement être délégués au personnel pour maintenir la «séparation des activités» dont il a été question tout à l'heure.

**Le sénateur Spivak:** Quel serait le statut d'une société de la Couronne qui ne serait pas obligée d'observer strictement les règles dont vous parlez? Cela ne s'applique-t-il pas au cas qui nous intéresse? Je sais qu'il en existe diverses sortes.

**M. Johnson:** Je ne suis pas certain de bien comprendre votre question.

**Le sénateur Spivak:** Il existe des sociétés d'État auxquelles ne s'applique pas la Loi sur la gestion des finances publiques.

**M. Johnson:** C'est exact. Il s'agit en majorité de sociétés commerciales ou de sociétés considérées comme des «employeurs séparés» du fait que l'embauche de leur personnel n'est pas régie par la Loi sur l'emploi dans la fonction publique et qu'elles ne sont pas soumises aux mêmes dispositions.

**Le sénateur Spivak:** Cela ne s'appliquerait pas dans ce cas?

**M. Johnson:** Non.

**Le président:** Autre chose?

**M. Pultz:** Je voudrais soulever un autre point pour renforcer ce que M. MacEachern a dit au sujet du nom. Songez un peu à l'impression que cela donnerait si vous répondiez au téléphone et si quelqu'un vous demandait: «Où travaillez-vous?»

**[Text]**

Concerning the point about the number of members in a quorum, I would like to support that also. It is more reasonable if the members will only be five in number.

One other consideration given earlier in the history of the development of this bill was to have three temporary members who would be called in when the board, for whatever reason, was short one or two members. These temporary members would cover for that period of time until the board was back to full strength. That would be an excellent addition to all aspects of the operation of this organization.

**The Chairman:** Mr. Pultz, we have made note of all those observations.

**Mr. Pultz:** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you very much, chairman, and members of CASB. You have been helpful to us. The meeting is now adjourned.

The committee continued *in camera*.

**[Traduction]**

Je suis également d'accord avec lui en ce qui concerne le nombre de membres constituant un quorum. C'est plus raisonnable s'il ne doit y avoir que cinq membres en tout.

Une autre possibilité qui a été évoquée dans l'historique du projet de loi consiste à avoir trois membres temporaires auxquels on ferait appel quand, pour une raison quelconque, il manque un ou deux membres au Bureau. Ces membres temporaires seraient en fonction jusqu'à ce qu'il y ait de nouveau cinq membres permanents. Ce serait excellent pour tous les aspects du fonctionnement de cet organisme.

**Le président:** Monsieur Pultz, nous avons noté toutes vos remarques.

**M. Pultz:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur le président et messieurs les membres du BCSCA. Votre aide nous a été précieuse. La séance est levée.

Le Comité poursuit ses travaux à huis clos.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From Transport Canada:*

Barb Butler, Senior Director, Strategic Policy;

Paul Royer, Senior Counsel.

### *From the Canadian Aviation Safety Board:*

Mr. Thorneycroft, Chairman;

Mr. Johnson, Executive Director.

### *Members of the Board:*

Messrs. Bobbitt, Filotas, Stevenson, Pultz, Thurston,  
MacEachern and Portelance.

### *De Transports Canada:*

Barb Butler, directrice supérieure du développement des  
politiques stratégiques;

Paul Royer, conseiller supérieur.

### *Du Bureau canadien de la sécurité aérienne:*

M. Thorneycroft, président;

M. Johnson, directeur exécutif.

### *Membres du Bureau:*

MM. Bobbitt, Filotas, Stevenson, Pultz, Thurston,  
MacEachern et Portelance.

1  
83



Second Session  
Thirty-fourth Parliament, 1989

Deuxième session de la  
trente-quatrième législature, 1989

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et communications

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

Tuesday, June 27, 1989

Le mardi 27 juin 1989

**Issue No. 2**

**Fascicule n° 2**

**Second proceedings on:**

**Deuxième fascicule concernant:**

Bill C-2, An Act to establish the Canadian  
Transportation Accident Investigation and Safety  
Board and to amend certain Acts in consequence thereof

Projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau canadien  
d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité  
des transports et modifiant certaines lois en conséquence

Including the Report on  
Bill C-2

Y inclus le Rapport sur le Projet de loi C-2

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE  
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* The Honourable Finlay MacDonald  
*Deputy Chairman:* The Honourable Keith Davey

and

The Honourable Senators:

Atkins	Muir
Bonnell	*Murray, P.C.
Chaput-Rolland	(or Doody)
Graham	Spivak
F. Leblanc	J. B. Stewart
*MacEachen, P.C.	Stollery
(or Frith)	Turner

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald  
*Vice-président:* L'honorable Keith Davey

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	Muir
Bonnell	*Murray, c.p.
Chaput-Rolland	(ou Doody)
Graham	Spivak
F. Leblanc	J. B. Stewart
*MacEachen, c.p.	Stollery
(ou Frith)	Turner

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,  
Wednesday, June 21st, 1989

"Pursuant to the Order, the Honourable Senator Atkins moved, seconded by the Honourable Senator Spivak, that the Bill C-2, An Act to establish the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof, be read the second time.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Atkins moved, seconded by the Honourable Senator Spivak, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 21 juin  
1989

«Suivant l'ordre adopté, l'honorable sénateur Atkins propose, appuyé par l'honorable sénateur Spivak, que le Projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et modifiant certaines lois en conséquence, soit lu la deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Atkins propose, appuyé par l'honorable sénateur Spivak, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Gordon Barnhart

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 27, 1989

(3)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in Room 257, East Block, at 9:37 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Bonnell, Graham, MacDonald, Spivak, Stewart and Turner. (6)

*In attendance:* John Christopher, Science and Technology Division, Library of Parliament; Jean-Daniel Bélanger, researcher, Library of Parliament; Ms. Jill Anne Pickard, Senate Committees and Private Legislation Branch.

*Also in attendance:* The Official Reporters of the Senate.

*Witnesses:*

*Officials from Transport Canada:*

Judith O'Rourke, Senior Policy Analyst;

Paul Royer, Senior Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, An Act to establish the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof.

The witnesses answered questions.

*It was agreed* that the briefs submitted to the Committee by the Air Transport Association of Canada and the Canadian Air Line Pilots Association be printed as appendices to this day's Minutes and Proceedings. (See Appendix "TPT-1" and "TPT-2" respectively).

After debate, and—

The question of concurrence being put on clauses 2 to 64 of the Bill, it was—

Resolved in the affirmative.

The question of concurrence being put on the Schedule, it was—

Resolved in the affirmative.

The question of clause 1 and the title of the Bill, it was—

Resolved in the affirmative.

*Ordered,*—That the Chairman report Bill C-2 to the Senate without amendments.

At 10:30 a.m. the Committee moved *in camera*.

The Chairman informed the Committee of the possibility that Bill C-6, An Act to amend the Radio Act and certain other Acts in consequence thereof, might be referred to the committee.

*It was agreed* that Jim Edwards, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Communications be invited to appear before the Committee, should the Bill C-6 be referred.

## PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 27 JUIN 1989

(3)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 37 dans la pièce 257 de l'Édifice de l'Est sous la présidence de l'honorable sénateur MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Bonnell, Graham, MacDonald, Spivak, Stewart et Turner. (6)

*Aussi présents:* John Christopher, Division des sciences et de la technologie, Bibliothèque du Parlement; Jean-Daniel Bélanger, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement; M<sup>lle</sup> Jill Anne Pickard, Direction des comités sénatoriaux et de la législation privée.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Témoins:*

*Fonctionnaires de Transports Canada:*

Judith O'Rourke, analyste supérieure des politiques;

Paul Royer, conseiller supérieur.

Le Comité poursuit l'examen du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et modifiant certaines lois en conséquence.

Les témoins répondent aux questions.

*Il est convenu* que les mémoires soumis au Comité par l'Association du transport aérien du Canada et l'Association canadienne des pilotes de ligne soient imprimés en annexe aux Procès-verbaux de ce jour. (Voir les annexes «TPT-1» et «TPT-2»).

Après débat,—

L'adoption des articles 2 à 64 du projet de loi ayant été mise aux voix, la motion est adoptée.

L'adoption de l'annexe ayant été mise aux voix, la motion est adoptée.

L'adoption de l'article 1 et du titre du projet de loi ayant été mise aux voix, la motion est adoptée.

*Il est ordonné,*—Que le président fasse rapport du projet de loi C-2 au Sénat sans amendement.

À 10 h 30, la séance se poursuit à huis clos.

Le président avise le Comité que le projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur la radio et certaines autres lois en conséquence, pourrait lui être déféré.

*Il est convenu* d'inviter Jim Edwards, député et secrétaire parlementaire du ministre des Communications, à témoigner devant le Comité si le projet de loi C-6 lui est déféré.

At 10:45 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call  
of the Chair.

À 10 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation  
du président.

*Le greffier du Comité*

Blair G. Armitage

*Clerk of the Committee*

## REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, June 27, 1989

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## SECOND REPORT

Your Committee, to which was referred the Bill C-2, An Act to establish the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, June 21, 1989, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

*Le président*

FINLAY MACDONALD

*Chairman*

## RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 27 juin 1989

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité auquel a été déféré le Projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et modifiant certaines lois en conséquence, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 21 juin 1989, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 27, 1989

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-2, to establish the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board and to amend certain acts in consequence thereof, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Finlay MacDonald** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Pursuant to the instructions of the committee last Thursday with respect to possible witnesses today, we have no witnesses. That is to say, we have with us from Transport Canada, Judith O'Rourke, Senior Policy Analyst, so that when and if we get to a clause-by-clause study she will be available for questioning.

I will report briefly on the witnesses who were contacted. We contacted Mr. Sinclair of the Air Transport Association of Canada. He said that he was not interested in appearing, but would Fax a letter to us, which has been distributed. We have received those letters. Also, Captain Bindon of the Canadian Air Line Pilots' Association was not interested in appearing, but was to Fax us a brief, which we now have. We also contacted Mr. Brennan of the Canadian Air Traffic Controllers Association, who stated that he was content with the bill and had no objections to it. Sheila Frame of Canadian National expressed that she was happy with the bill. I do not know the difference between being "content" with the bill and being "happy" with the bill. I suppose the next word would be "ecstatic" with the bill. Gail Lynch of Canadian Pacific was also not interested in appearing before the committee but was to Fax us a letter. Mr. Abbott of the Canadian Railway Labour Association was someone whom we could not contact because the office was closed until June 28.

**Senator Turner:** That is okay. You contacted them, and that is all that we have to worry about.

**The Chairman:** We also contacted Mr. Hall of the Canadian Shipbuilders' Association, who was not interested in appearing. He has Faxed us a letter. Mr. Bennett of the United Transportation Union was also not interested in appearing.

As I mentioned previously, we have with us today Judith O'Rourke, Senior Policy Analyst from Transport Canada. Senator Stewart, I do not think you were here at the last meeting when it was decided that it would not be necessary to recall the minister.

For your information, Senator Keith Davey, our deputy chairman, sends his regrets. His wife is apparently seriously ill and he is unable to attend today.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 27 juin 1989

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie et des transports, ayant été saisi du projet de loi C-2, constituant le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 afin d'examiner ce projet de loi.

**Le sénateur Finlay MacDonald** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Conformément aux directives données jeudi dernier par le Comité au sujet de témoins que nous pourrions entendre aujourd'hui, nous n'en avons aucun. C'est-à-dire que nous accueillons Mme Judith O'Rourke, qui est analyste principale des politiques à Transports Canada; nous pourrions lui poser des questions au moment de l'examen du projet de loi article par article.

Je commence par un bref compte rendu au sujet des témoins avec lesquels on a communiqué. On a joint M. Sinclair, de la Air Transport Association of Canada; il a dit ne pas souhaiter comparaître devant le Comité, mais qu'il nous enverrait une lettre par télécopieur; celle-ci vous a été distribuée. Le capitaine Bindon, de l'Association canadienne des pilotes de ligne, a décliné l'invitation, mais devait nous faire parvenir par télécopieur un mémoire, que nous avons maintenant reçu. Nous avons également communiqué avec M. Brennan, de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, qui s'est dit satisfait du projet de loi; il n'avait aucune objection à formuler. Mme Sheila Frame, de la société Canadien national, s'est dite heureuse du projet de loi. Je ne sais pas s'il y a une différence entre être «satisfait» et être «heureux»; je suppose que le prochain qualificatif, dans cette série, serait «ravi». Gail Lynch, de la société Canadien Pacifique Ltée, ne souhaitait pas non plus venir témoigner, mais devait nous envoyer une lettre par télécopieur. Nous n'avons pu joindre M. Abbott, de l'Association des syndicats de cheminots du Canada, parce que le bureau de l'Association est fermé jusqu'au 28 juin.

**Le sénateur Turner:** C'est très bien. Vous avez communiqué avec eux, c'est tout ce qui importe.

**Le président:** Nous avons aussi joint M. Hall, de l'Association des armateurs canadiens, qui a décliné l'invitation à comparaître. Il nous a cependant envoyé une lettre par télécopieur. M. Bennett, des Travailleurs unis des transports, ne souhaite pas venir témoigner non plus.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous accueillons aujourd'hui Mme Judith O'Rourke, analyste principale des politiques à Transports Canada. Je crois que vous étiez absent, sénateur Stewart, lors de la dernière réunion, lorsqu'il a été décidé qu'il n'y avait pas lieu de convoquer de nouveau le Ministre.

Soit dit en passant, le sénateur Keith Davey, notre vice-président, regrette de ne pouvoir être des nôtres. Son épouse, que beaucoup d'entre vous connaissent, serait, semble-t-il, très malade; il ne pourra donc pas assister à la réunion aujourd'hui.

## [Text]

What is your pleasure this morning? Do you wish to proceed with a clause-by-clause study of the bill and have Judith O'Rourke sit as a witness in case there are questions? I am in your hands.

**Senator Turner:** Mr. Chairman, concerning Gordon M. Sinclair, President and Chief Executive Officer, Transport Association Canada, I asked the minister if anyone had the protection of the Canada Evidence Act, and she replied, "Yes." Does that not take care of the Air Transport Association requiring them to get a letter?

**The Chairman:** Yes. The letters that have been Faxed to us have been distributed.

**Senator Turner:** I asked that question because I have attended coroner's investigations of the railroad when someone was killed. The first thing the CNR would request is protection.

Does that completely protect witnesses when they have to appear before an investigator? That is all I am asking.

**The Chairman:** This is a question dealing with the matter of privilege. Ms. O'Rourke, would you like to join us at the head of the table? This question pertains to the question of privilege. Mr. Bélanger also sent us a brief on that subject. Perhaps Ms. O'Rourke would like to expand on that.

**Ms. Judith O'Rourke, Senior Policy Analyst, Transport Canada:** As I understand it, they have all the protection that the Canada Evidence Act has and all the privileges that are given under the Access To Information Act for any of the statements made, plus whatever is set out in this bill.

Perhaps Mr. Royer, our legal counsel, would like to explain more about the Canada Evidence Act. All those things apply, and what is contained to the bill is in addition to those protections. So they have all the normal protections plus what is contained in the bill itself.

**Senator Turner:** We were told that the statements you give at a coroner's inquest cannot be used against you in a court of law. Is that correct?

**Ms. O'Rourke:** To a certain extent. Is that not correct, Mr. Royer?

**Mr. Paul Royer, Legal Counsel, Transport Canada:** The Canada Evidence Act and the Canadian Charter of Rights and Freedoms protect individuals from testifying against themselves in criminal proceedings. However, it does not extend to protection against statements made and their use in civil proceedings. That is why CVRs, or taxi voice recordings, or similar recordings in the cab, of a train are protected until the proceedings are over, but the statements are not and can be used against an individual.

## [Traduction]

Comment voulez-vous procéder ce matin? Voulez-vous que nous entreprenions l'examen article par article du projet de loi et que nous appelions Mme O'Rourke à témoigner, au cas où nous aurions des questions à lui poser? Je m'en remets à vous.

**Le sénateur Turner:** Monsieur le président, au sujet de M. Gordon M. Sinclair, président et directeur général de la Air Transport Association du Canada, j'ai demandé au Ministre si quelqu'un bénéficiait de la protection garantie par la Loi sur la preuve au Canada et il m'a répondu oui. Cela ne règle-t-il pas le cas de cette association, en lui demandant d'envoyer une lettre?

**Le président:** En effet. Les lettres que nous avons reçues par télécopieur ont été distribuées.

**Le sénateur Turner:** Si j'ai posé cette question, c'est parce que j'ai assisté à des enquêtes du coroner à la suite d'accidents ferroviaires ayant fait des victimes et que le CN s'empressait toujours de demander une protection.

Est-ce là une garantie complète pour les témoins lorsqu'ils doivent comparaître devant un enquêteur? C'est tout ce que je cherche à savoir.

**Le président:** Cette question se rapporte à la question de la protection. Mme O'Rourke, voulez-vous venir vous asseoir à cette extrémité de la table? Cette question a trait à la protection. M. Bélanger nous a présentés un mémoire à ce sujet. Peut-être Mme O'Rourke aimerait-elle exprimer ses vues sur ce point.

**Mme Judith O'Rourke, analyste principale des politiques, Transports Canada:** D'après ce que j'en comprends, ils ont droit à toute la protection fournie par la Loi sur la preuve au Canada ainsi qu'à tous les privilèges conférés par la Loi sur l'accès à l'information à l'égard des déclarations qu'ils font, en plus de ce que prévoit ce projet de loi.

M. Royer, notre conseiller juridique, voudra peut-être donner des explications supplémentaires au sujet de la Loi sur la preuve au Canada. Toutes ces dispositions valent, et celles du projet de loi viennent s'ajouter aux protections qui existent déjà. Par conséquent, ils bénéficient de toutes les protections habituelles, plus celles prévues dans le projet de loi.

**Le sénateur Turner:** On nous a dit que les déclarations faites dans le cadre d'une enquête du coroner sont inadmissibles comme preuve à charge devant un Tribunal. Est-ce exact?

**Mme O'Rourke:** Jusqu'à un certain point. N'est-ce pas, M. Royer?

**M. Paul Royer, conseiller juridique, Transports Canada:** La Loi sur la preuve au Canada ainsi que la Charte canadienne des droits et libertés protègent l'individu contre le risque de s'incriminer par son propre témoignage lors de procédures pénales. Toutefois, cette protection ne vaut pas à l'égard de déclarations faites ou utilisées dans le cadre de procédures intentées au civil. C'est la raison pour laquelle les CVR, ou enregistrements de conversation de poste de pilotage, ainsi que ceux de taxis ou de cabine de locomotive font l'objet d'une telle protection jusqu'à ce que les procédures soient terminées, mais les déclarations ne sont pas protégées et on peut y avoir recours contre un particulier.

[Text]

**Senator Turner:** That is not the way that I understand it, because if that is the case your answers could be different when you attend the investigation. You do not have to admit everything. It is the boss' job to get it out of you, but if you do not want to answer and you only answer in a certain way that does not involve yourself, you are off the hook. That is why we have the Canada Evidence Act, so that a statement that you give at an investigation at a coroner's inquest cannot be used against you when you go to court. If that is not true, then I am concerned about the bill.

**Ms. O'Rourke:** You cannot use those statements in criminal proceedings, but they may be used in civil proceedings. They can be used only at times in civil proceedings when a judge says that they can, because when Judge Dubin did his inquiry into aviation safety he was concerned that there should not be an automatic loss of information that people could use in civil proceedings, and said that it should be up to a judge to decide which sort of competing interest was more important.

A judge was to look at this testimony to say whether the interests of the persons wishing to be protected against the use of their statements was stronger than the interests of the administration of justice to have the information given in a civil case. Sometimes it is the only way to get that evidence. Judge Dubin was concerned that someone should take an objective look at it to see which would prevail, rather than give a blank protection against the sense of the proceedings.

**Senator Turner:** The reason I raise that matter is that when there is an accident on the railway and you, as an employee, are called to an investigation, the first thing they ask is: Was there a radio in the car at the time and was it playing? If the car is rolled up like a ball after the accident; how do you know whether or not it was playing?

The second question you are likely to be asked at an investigation is: Where did you put on the brake? When you drove to work this morning, where did you stop for a red light? As you are probably aware, the investigation is usually held something like a week after the occurrence happened. Also, there are a lot of things that one does automatically. You see something and you put the brake on. You cannot say exactly where you put on that brake. That is the reason why I am questioning this.

Therefore, in an investigation your answers are sometimes different. Approximately 90 per cent of your answers are guesswork. You do not know what you did, because you did it automatically. Something appears in front of you and you either put on the brake or you do not; you have seconds to make up your mind. You either put the brake on and stop or you do not, and you hit whatever it is that is ahead of you, one or the other. Also, if you are driving a passenger train and you hit the brake, the train goes approximately a mile and a half before it stops completely. Those are the reasons why I am asking these questions. Surely, if an employee in the transport

[Traduction]

**Le sénateur Turner:** Cela ne correspond pas à ce que j'avais compris. Si les choses en sont ainsi, vous pourriez donner des réponses différentes au moment de l'enquête. Vous n'êtes pas tenu de tout admettre; c'est à votre employeur de vous tirer les vers du nez, mais si vous ne voulez pas répondre et si vous répondez seulement dans une certaine mesure, cela ne vous implique pas, vous vous tirez d'affaires. C'est la raison d'être de la Loi sur la preuve au Canada: faire en sorte qu'une déclaration faite dans le cadre d'une enquête du coroner ne puisse être retenue contre vous dans un procès. Si cela n'est pas vrai, alors, j'ai de graves inquiétudes au sujet du projet de loi.

**Mme O'Rourke:** Vous ne pouvez pas utiliser ces déclarations dans le cadre de procédures au criminel, mais vous pouvez le faire au civil. Elles ne sont alors admissibles qu'avec le consentement du juge. Lorsque le juge Dubin a mené l'enquête sur la sécurité aérienne, il ne voulait pas qu'il y ait automatiquement une perte d'information qui pourrait être utilisée dans un procès au civil; il a donc déclaré qu'il devrait appartenir au juge de décider quel intérêt contradictoire l'emporte.

Il devrait revenir au juge d'examiner les témoignages en vue d'établir si l'intérêt de la personne qui demande la protection contre l'emploi de ses déclarations est plus important que celui de l'administration de la justice dans une cause au civil. C'est parfois le seul moyen d'obtenir le témoignage. Le juge Dubin souhaitait que quelqu'un examine objectivement la question pour établir ce qui a prépondérance, au lieu d'accorder une protection absolue.

**Le sénateur Turner:** La raison pour laquelle je soulève la question est que, lorsqu'il se produit un accident ferroviaire et que vous, à titre d'employé des chemins de fer, êtes convoqué à une enquête, la première chose qu'on vous demande c'est: «Y avait-il une radio dans la cabine de conduite et fonctionnait-elle au moment de l'accident?» Si le wagon n'est plus qu'une boule de ferraille après l'accident, comment savoir si la radio fonctionnait ou non?

La deuxième question qu'on vous pose généralement est: «Quand avez-vous appliqué les freins?» Lorsque vous vous êtes rendus au travail en automobile ce matin, où avez-vous freiné à la vue d'un feu rouge? Il ne faut pas oublier, comme vous le savez probablement, que l'enquête a généralement lieu une semaine environ après l'accident et qu'on fait beaucoup de choses automatiquement. Vous apercevez quelque chose et vous appliquez les freins, mais vous ne sauriez dire à quel moment précis vous l'avez fait. C'est pour cette raison que je pose des questions.

Ainsi donc, dans une enquête, vous répondez parfois différemment. Dans 90 pour 100 des cas, vous faites des approximations. Vous ne savez pas quel geste vous avez posé, parce que vous l'avez posé automatiquement. Quelque chose surgit devant vous, et vous devez soit freiner, soit ne pas freiner; vous n'avez qu'une fraction de seconde pour décider. De deux choses l'une: ou bien vous appliquez les freins et vous arrêtez ou vous ne le faites pas et vous frappez ce qui se trouve devant vous. De plus, si vous conduisez un train de passagers et que vous appliquez les freins, ce n'est qu'un mille et demi plus loin que le train s'immobilisera complètement. C'est pour ça que je pose toutes ces questions. Il est certain que, si un employé de

[Text]

tation industry is involved in an accident, he should have some protection.

**Mr. Royer:** Perhaps I could just say this, senator: Protection in civil proceedings is really exceptional. It is not normal law. It has been provided for the recording of only certain kinds of statements. However, for the kinds of statements you are referring to, those are not included in the bill.

However, under the normal law, and under normal circumstances, one is not protected in civil proceedings. What you have referred to is an exceptional circumstance for the recording of certain kinds of statements.

**Ms. O'Rourke:** However, senator, you would be protected in the case of criminal proceedings by the Canada Evidence Act and by the Charter. Otherwise, there would not be any absolute protection in any civil proceedings.

**Senator Turner:** Once again, Mr. Chairman, if, as an employee of the railroad, you are involved in an accident and it is adjudged to be your fault, you then get 15 or 20 demerit points. It then takes a year to work off those 20 demerit points. However, if you acquire 60 demerit points, you are fired. If I pick up demerit points for doing something at a road crossing and then I have to go through another investigation in a criminal action, am I going to say the same thing? Everyone tries to be honest, but you must protect yourself. Sometimes the questions that lawyers ask lead you down the garden path. In my opinion, surely some protection must be provided for employees in this bill.

**The Chairman:** Senator Turner, have you read the letter from Transport Canada under the signature of Ms. Barb Butler, which is included in the folder?

**Senator Turner:** Yes I did, Mr. Chairman.

**The Chairman:** And that does not assuage your fear, senator?

**Senator Turner:** Mr. Chairman, I know how bosses operate. They switch this word and that and the first thing you know you are hooked. They get you to admit this and that. In my opinion, transportation employees need protection in this bill.

**The Chairman:** I am looking at the document which accompanies Ms. Butler's letter entitled: "Note on clause 30," which reads, in part, as follows:

Judge Dubin recommended this use is permitted to ensure for example that the heirs of deceased passengers were not deprived of the only evidence which might be available with respect to the cause of an accident.

Further down, it goes on to say:

The Bill leaves it up to the courts to weigh the relative merits of these two 'public interests', i.e., transportation safety on one hand and the administration of justice on the other.

Senator Turner, do you want to pursue this matter further?

[Traduction]

l'industrie des transports est impliqué dans un accident, il doit bénéficier d'une certaine protection.

**M. Royer:** Permettez-moi d'ajouter ceci, monsieur le sénateur: la protection au civil est vraiment exceptionnelle; ce n'est pas du droit normal. Elle a été prévue uniquement à l'égard de l'enregistrement de certains types de déclarations. Or, le genre de déclarations dont vous parlez ne sont pas visées par le projet de loi.

Toutefois, en droit normal et dans ces circonstances normales, on n'est pas protégé au civil. Le cas que vous citez constitue une exception en ce qui a trait à l'enregistrement de certaines déclarations.

**Mme O'Rourke:** Il reste, monsieur le sénateur, que vous seriez protégé, dans des procédures judiciaires, par la Loi sur la preuve au Canada et par la Charte. Autrement, il n'y aurait aucune protection absolue au civil.

**Le sénateur Turner:** Je reprends mon exemple, monsieur le président; si vous êtes un employé des chemins de fer et que vous êtes impliqué dans un accident dont vous êtes présumé responsable, la peine est de 15 ou 20 points de démérite. Cela vous prendra une année pour récupérer les points perdus; si vous accumulez 60 points, vous êtes congédié. Si j'ai eu droit à des points de démérite pour ce que j'ai fait à un passage à niveau et que je dois subir une autre enquête dans des procédures judiciaires, est-ce que je vais donner le même témoignage? Tout le monde veut être honnête, mais cherche néanmoins à se protéger. Il arrive que les questions que vous posent les avocats vous trompent. À mon avis, il faut que les employés soient protégés en vertu de ce projet de loi.

**Le président:** Sénateur Turner, avez-vous lu la lettre venant du ministère des Transports, qui porte la signature de M<sup>me</sup> Barb Butler et qui figure au dossier?

**Le sénateur Turner:** Oui, je l'ai lue, monsieur le président.

**Le président:** Et elle n'apaise pas vos craintes, sénateur?

**Le sénateur Turner:** Monsieur le président, je connais les patrons; ils changent un mot par-ci et un mot par-là et vous voilà pris. Ils vous font admettre ceci et cela. D'après moi, les employés des transports ont besoin d'être protégés en vertu de ce projet de loi.

**Le président:** J'ai sous les yeux le document qui accompagnait la lettre de M<sup>me</sup> Butler et qui est intitulé «Notes sur l'article 30». On y lit, entre autres, ceci:

Le juge Dubin a recommandé que cet emploi soit autorisé afin de garantir, par exemple, que les héritiers d'un passager ne soient pas privés du seul témoignage disponible quant à la cause de l'accident.

Et plus loin:

Le projet de loi laisse au tribunal le soin d'évaluer le poids relatif de ces deux «intérêts publics», c.-à-d. la sécurité des transports, d'une part, et l'administration de la justice, d'autre part.

Sénateur Turner, tenez-vous à poursuivre la discussion sur ce point?

[Text]

**Senator Turner:** Mr. Chairman, my concerns are for the employees who are the people who are compelled to go to these investigations. Looking back on the days of steam, there was no speedometer on the steam engine. The speed limit on passenger trains was 18 miles per hour. The company wanted you to make up time, so many times, on a straight track, you would do 85 miles per hour or higher in order to make up time. I have pulled a passenger train carrying Donald Gordon at 100 miles per hour while making up time.

However, if anything happens, you then become the scapegoat for exceeding the speed limit, because they can check your time between stations. The company will not tell you to go out there and violate the rules, but they will not tell you not to, either. If you are two or three minutes late, as soon as you pull into the station the first thing you are asked is: Where did you lose the two or three minutes?

Again, if an accident happens and you are called to an investigation, one of the first things you are asked is: How fast were you travelling? You are certainly not going to admit you were travelling at 85 in an 80 mile per hour zone. It therefore puts one in an awkward spot.

Also, your immediate boss knows what is going on, because he came up through the ranks. However, some of the lawyers that you encounter, some of them fresh out of McGill University and other universities, they say: "Here is the rule book and you had better look to it." However, your immediate boss wants you to take your chances, but if your luck runs out, you are in deep trouble.

Mr. Chairman, the witnesses have said that the employees are protected, but the lord help them if, in the first legal case that comes up after the bill is passed, it turns out that they are not protected, because I will throw it at them. Thank you.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, I have a couple of questions on a different matter. The other day, in this committee, I asked a question concerning reasonable grounds. I go now to page 15, which was one of the pages to which I referred last time. On that page, clause 19(1) states as follows:

19.(1) Where an investigator believes on reasonable grounds that there is, or may be, at or in any place, any thing relevant to the conduct of an investigation of a transportation occurrence, the investigator may, subject to subsection (2), enter and search that place for any such thing, and seize any such thing that is found in the course of that search.

Then in subclause (2), we are told, and I quote:

(2) An investigator shall not exercise the powers referred to in subsection (1) in relation to a particular place without the consent of the person apparently in charge of that place unless . . .

[Traduction]

**Le sénateur Turner:** Monsieur le président, je pense simplement aux employés, à ces personnes qui sont obligées de subir ces enquêtes. Au temps des trains à vapeur, il n'y avait pas d'indicateur de vitesse. Pour les trains de voyageurs, la limite de vitesse était de 18 milles à l'heure. Or, la compagnie voulait que vous rattrapiez les temps perdu. Alors, il arrivait souvent qu'on fasse des petites poussées jusqu'à 85 milles à l'heure ou même plus quand la voie était droite. J'ai tiré un train où avait pris place Donald Gordon à 100 milles à l'heure pour rattraper du temps.

Pourtant, en cas d'accident, vous devenez le bouc-émissaire parce que vous avez dépassé la vitesse permise; cela se vérifie par le temps mis à se rendre d'une station à la suivante. La compagnie ne vous dira pas ouvertement d'enfreindre les règles, mais elle ne vous interdira pas de le faire non plus. Si vous avez deux ou trois minutes de retard, la première chose qu'on vous demandera à votre entrée en gare, c'est: Où as-tu perdu ces deux ou trois minutes?

En cas d'accident cependant, si vous devez comparaître dans le cadre d'une enquête, l'une des premières questions qu'on vous pose est: «À quelle vitesse alliez-vous?»

Vous n'allez certainement pas admettre que vous filiez à 85 milles à l'heure dans une zone de 80. Cela vous met donc dans une position difficile.

De plus, votre supérieur immédiat connaît les circonstances, parce qu'il a gravi les échelons. On tome cependant sur certains avocats, dont certains sont frais émoulus de l'Université McGill ou d'ailleurs, qui disent: «Voici le règlement; vous feriez mieux de vous y conformer.» Pourtant, votre supérieur immédiat veut que vous couriez votre chance; mais, qu'elle vienne à manquer, vous serez dans de beaux draps.

Monsieur le président, les témoins ont affirmé que les employés sont protégés, mais que Dieu leur soit en aide si, dans la première cause à être entendue après l'adoption du projet de loi, il se révèle qu'ils ne le sont pas, car je jetterai le blâme sur eux. Je vous remercie.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Monsieur le président, j'aurais quelques questions à poser sur un sujet différent. Lors d'une réunion précédente du Comité, j'ai posé une question au sujet des motifs raisonnables. Je me reporte maintenant à la page 15 du projet de loi, l'une des pages que j'ai mentionnées alors. Le paragraphe 19(1) y est libellé comme suit:

19.(1) Sous réserve du paragraphe (2), l'enquêteur peut perquisitionner en tout lieu où il a des motifs raisonnables de croire à la présence de tout objet ayant rapport à une enquête sur un accident de transport et y saisir un tel objet.

Puis, au paragraphe (2), on dit, et je cite:

(2) L'enquêteur ne peut toutefois procéder à la perquisition et à la saisie sans le consentement de la personne apparemment responsable du lieu en cause, sauf si . . . l'urgence de la situation . . . rend l'obtention de celui-ci difficilement réalisable.

## [Text]

(b) by reason of exigent circumstances, it would not be practical for the investigator to obtain a warrant.

Mr. Chairman, if I recall correctly, at the time I raised this question we were told that the words "believes on reasonable grounds" meant that the investigator's belief that he had the belief on reasonable grounds was questionable in a court of law. Is that correct?

**Ms. O'Rourke:** Yes.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** However, under subclause (2)(b), we are told that he can enter without a warrant if—

... by reason of exigent circumstances, it would not be practical for the investigator to obtain a warrant.

Can you tell me, who is the judge of the adequacy of the exigent circumstances? Is it the investigator himself or is it a court?

**Ms. O'Rourke:** I think the initial judge of the circumstances would be the investigator himself, but that also could be challenged. Perhaps Mr. Royer could comment?

**Mr. Royer:** Yes, Mr. Chairman. The initial judgment is that of the investigator. However, someone can go to court and challenge the judgment of the investigator and have the court review that.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** But this is well after the fact, is it not? In the meantime, the investigator has entered your house and seized your property.

**Mr. Royer:** You are right, senator.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Then why bother putting in the provision for a warrant? Perhaps we should not pursue that.

In subclause (1) it says that the investigator may seize any such thing that is found in the course of that search. By the inclusion of the word "such", are you implying that the thing that is seized must be the thing that the investigator thought might be there in those premises? Let us take an imaginary case. Suppose, for example, an investigator decides to rush into Senator Macdonald's house, and he does so without a warrant because of exigent circumstances. There, in the house, he discovers a large sapphire and he says to himself: "That's strange. It must have been smuggled into the country. I will seize it." Can he seize that sapphire under the provisions of this clause?

**Mr. Royer:** In order to make the decision to enter the house, the investigator must believe, on reasonable grounds, that there are things in that house relevant to the conduct of that investigation. Then, when the bill uses the expression "any such things", it refers back to those things that are relevant to the investigation.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Very well then; so he would not seize the sapphire unless, for some exotic reason, he thought it was relevant to the occurrence?

**Mr. Royer:** Yes.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Very well then. Mr. Chairman, I do have two other points. I do not want to appear to be descending upon these witnesses, but there is a

## [Traduction]

Monsieur le président, si je me souviens bien, au moment où j'ai soulevé cette question, on nous a dit que l'expression «motifs raisonnables de croire» signifie que la présomption qu'a l'enquêteur d'avoir des motifs raisonnables peut être contestée devant un tribunal. Est-ce exact?

**Mme O'Rourke:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Le paragraphe (2) dit pourtant que l'enquêteur n'a pas besoin de mandat si

l'urgence de la situation ... rend l'obtention de celui-ci difficilement réalisable.

Pouvez-vous me dire qui jugera de l'urgence de la situation? L'enquêteur lui-même ou un tribunal?

**Mme O'Rourke:** Au départ, je crois qu'il appartiendra à l'enquêteur d'évaluer la situation, mais cela aussi pourrait être contesté. Monsieur Royer?

**M. Royer:** En effet, monsieur le président. La décision initiale appartient à l'enquêteur. Quelqu'un peut cependant contester cette décision devant un tribunal.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mais cela se ferait longtemps après coup, n'est-ce pas? Entre-temps, l'enquêteur aurait perquisitionné chez vous et saisi des biens.

**M. Royer:** C'est ça, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** À quoi bon mentionner le mandat, alors? Peut-être cette disposition n'a-t-elle pas sa place.

Au paragraphe (1), on dit que l'enquêteur peut saisir un «tel» objet. Ce choix de terme signifie-t-il que l'objet saisi doit être l'objet que l'enquêteur espérait trouver dans la perquisition? Prenons le cas fictif d'un enquêteur qui décide de faire irruption chez le sénateur Macdonald, et cela sans mandat, en raison de l'urgence de la situation. Dans la maison, il trouve un gros saphir et se dit: «Tiens, c'est bizarre. Il doit avoir été passé en contrebande. Je le saisis.» Est-il habilité à saisir le saphir en vertu de cette disposition?

**M. Royer:** Pour prendre la décision d'entrer dans la maison, l'enquêteur doit avoir des motifs raisonnables de croire que des objets ayant rapport à l'enquête s'y trouvent. Par conséquent, l'expression «un tel objet», utilisée dans le projet de loi, renvoie aux objets qui ont rapport à l'enquête.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Très bien; alors, il ne saisirait pas le saphir à moins de croire, pour quelque raison étrange, qu'il a rapport avec l'accident?

**M. Royer:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Très bien. Monsieur le président, j'aimerais aborder deux autres points. Je ne voudrais pas avoir l'air de m'en prendre à nos témoins,

[Text]

provision in the bill that I find offensive. It is at page 11, and is subsection (4) of clause 13 which says:

The report laid before Parliament pursuant to subsection (3) stands permanently referred to any committee of Parliament established to review matters relating to transportation.

I realize that that is not an innovation, and that you picked that clause up from the previous act.

I hope you realize what is being done here. The Senate is participating in the procedure of the House of Commons by legislation. Similarly, the House of Commons is deciding procedural questions within the Senate and, indeed, as regards the Queen as intervener, by legislation. This is only one example of what I think is a very practice, that of having statutory decisions concerning the proceedings of the House of Commons and statutory prescriptions as to the proceedings in the Senate. Each house is the master of its own procedure. Yet, here, three elements of Parliament—the Queen, the Senate and the House of Commons—have matters of procedure determined by statute.

I doubt that it is likely to happen, at least in the short run, but cumulatively we are building up more and more of these statutory “standing orders”, as it were. Conceivably, at some point or another, 50 per cent of our procedure could be set by statute. This has happened in the House of Commons with regard to the Electoral Boundaries Readjustment Act. It has caused great embarrassment at times, both to the government of the day and to the opposition of the day, because of the pre-eminence of that statute. It is not so serious in this case but it is a very bad drafting practice.

Do you understand my point?

**Ms. O'Rourke:** I think we do. We did not see it that way, but we do understand.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I think the intention is good, to make sure that the matter is available for consideration by parliamentary committee without a decision of the Senate or the House of Commons, but the effect is that Parliament as a whole is making domestic decisions for the House of Commons and for the Senate. It is a bad drafting practice.

**The Chairman:** You said that this is becoming more and more the practice.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Yes. It started during, I believe, 1964, which is the time of the first major example that I know of. The practice has crept in during the past 25 years and it has become a standard government technique. It does not make any difference as to the politics of the government. The government gives the assurance that that is going to be done. It seems to me that both houses ought to start saying, “Wait, now; we don't like this business of Parliament saying what the Senate will do and what the House of Commons will do.” That is my point and I simply wanted to flag it.

[Traduction]

mais il est une disposition du projet de loi que je trouve choquante. Elle se trouve à la page 11; il s'agit du paragraphe 4 de l'article 13, qui est libellé ainsi:

Tout comité parlementaire chargé des questions de transport est automatiquement saisi du rapport ainsi déposé.

Je sais qu'il ne s'agit pas d'une disposition nouvelle et que vous avez simplement repris celle qui figurait dans la loi.

J'espère que vous comprenez ce qui se passe ici. Le Sénat participe à la procédure de la Chambre des communes par voie législative, et la Chambre en fait autant à l'égard du Sénat et même à l'égard de questions relevant de la Couronne. La question que je soulève n'est qu'un exemple d'un usage que j'estime très mauvais, c'est-à-dire l'habitude d'avoir des décisions législatives au sujet des travaux de la Chambre et des dispositions législatives à l'égard du Sénat. Chaque Chambre est maîtresse de sa propre procédure. Pourtant, ici, trois éléments constitutifs du Parlement, à savoir la Couronne, le Sénat et la Chambre des communes, règlent des questions de procédure par voie législative.

Il y a peu de chances que cela se produise, du moins à court terme mais, petit à petit, nous accumulons de plus en plus de ces règles législatives, pour ainsi dire. Il n'est pas impensable qu'un jour vienne où plus de la moitié de notre procédure sera régie par des lois. Cela s'est produit à la Chambre des communes en ce qui a trait à la loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales mettant et le gouvernement et l'opposition de l'époque dans l'embarras, en raison de l'importance de cette loi. Le cas n'est pas aussi grave aujourd'hui, mais il reste que c'est un bien mauvais principe de rédaction.

Vous comprenez mon point de vue?

**Mme O'Rourke:** Je crois que oui; sans le partager, nous le comprenons.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je crois que l'intention est bonne; il est bien de vouloir s'assurer qu'un comité parlementaire puisse étudier la question sans qu'il faille attendre une décision du Sénat ou de la Chambre des communes. Il en découle cependant que l'ensemble du Parlement prend des décisions qui appartiennent en propre ou à la Chambre des communes ou au Sénat. C'est une bien mauvaise pratique.

**Le président:** Vous dites que la pratique se répand.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Oui; elle remonte, je crois, à 1964, année dont date le premier exemple important que je connaisse. L'usage s'est ensuite instauré sournoisement au cours des 25 dernières années, pour devenir une pratique habituelle au gouvernement. Cela n'influe nullement sur la politique du gouvernement; celui-ci donne l'assurance que cela sera fait. Il me semble qu'il serait temps que les deux Chambres disent: «Un instant; nous en avons assez que le Parlement dicte sa conduite au Sénat et à la Chambre des communes.» C'est tout ce que j'avais à dire et je voulais seulement attirer l'attention sur ce point.

[Text]

I want to go back to the matter of the royal recommendation that I raised the other day because I am not satisfied with the response given. When this bill was introduced in the House of Commons it contained a recommendation, which reads:

Her Excellency the Governor General recommends to the House of Commons the appropriation of public revenue under the circumstances, in the manner and for the purposes set out in a measure entitled "An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof".

The committee was told that this recommendation accompanied the bill because it was thought there might be an increase in the size of the board which would entail additional expenditures. Am I correct in that recollection?

**Ms. O'Rourke:** I believe so. In any event, I believe that is the advice that we were given.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Even if that increase in the size of the board has taken place, is it not true that the bill still would not appropriate money? Let me come at this point in two short steps. First, the bill does not now purport to appropriate money; is that correct?

**Ms. O'Rourke:** Well, it will cost money to operate the board, but I guess we didn't feel it needed any further work, anything in addition to what was in the original bill.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** However, the original bill is being set aside, is it not? In other words, it disappears and has no legal effect.

**Ms. O'Rourke:** Yes.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So you cannot base appropriation on anything that was in the legal bill, which will have disappeared—right? Let me make a long story short by coming at it in this way: I suggest to you that the creation of an office, whether we are talking about one of five offices or one of eight offices, does not require the appropriation of money. It merely says that it shall be lawful for the government to set up those offices. Subsequently the government comes to Parliament, first to the House of Commons, and asks for an appropriation to make it possible for Her Majesty to defer certain costs of the public service. It is in that subsequent step that appropriation takes place; it is not in the creation of the office. Therefore, I suggest that the recommendation was unnecessary, even if the size of the board had gone up to eight persons.

I can make it more extreme; I suggest to you that if a recommendation was necessary to increase the size of the board to eight under the old act, which expires, a recommendation was necessary for the five-person board. My answer is that it is not necessary in either case because the bill does not appropriate money.

**Miss O'Rourke:** You could be correct, senator. That was not the advice we received, but neither of us are financial experts.

[Traduction]

Je voudrais revenir sur la question de la recommandation royale, question que j'ai soulevée à une réunion précédente, parce que je ne suis pas satisfait de la réponse que j'ai obtenue. Lorsque le projet de loi a été présenté à la Chambre des communes, il s'accompagnait d'une recommandation libellée comme suit:

Son Excellence le gouverneur général recommande à la Chambre des communes l'affectation de deniers publics dans les circonstances, de la manière et aux fins prévues dans une mesure intitulée «Loi constituant le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et modifiant certaines lois en conséquence».

On nous a dit que le projet de loi était assorti d'une telle recommandation en prévision de dépenses supplémentaires découlant d'une augmentation éventuelle de l'effectif du Bureau. C'est bien ce qu'on nous a dit, n'est-ce pas?

**Mme O'Rourke:** Je crois que oui. Quoi qu'il en soit, c'est, je crois, l'avis qui nous a été donné.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Même si l'expansion prévue du Bureau a lieu, ne reste-t-il pas vrai que le projet de loi ne porte pas affectation de crédits? Permettez-moi de procéder en deux temps. D'abord, le projet de loi n'a pas pour objet d'affecter des fonds; est-ce exact?

**Mme O'Rourke:** Eh bien, le fonctionnement du Bureau exigera de l'argent, mais je suppose que nous ne prévoyions aucun travail supplémentaire, rien de plus que ce qui était prévu dans le projet de loi initial.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Pourtant, le projet de loi original est mis de côté, n'est-ce pas? Autrement dit, il disparaît et n'a plus de valeur juridique.

**Mme O'Rourke:** Oui.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Donc, aucune disposition du projet de loi, qui aura disparu de toute façon, ne justifie l'affectation de fonds. Exact? Permettez-moi d'abréger un peu les choses en abordant la question sous l'angle suivant: je suis d'avis que la création d'un bureau, qu'il s'agisse d'un de cinq ou de huit bureaux, n'exige pas l'affectation de crédits. Le projet de loi sert tout simplement à autoriser légalement le gouvernement à mettre sur pied ces bureaux. Ensuite, le gouvernement demande au Parlement, en commençant par la Chambre des communes, d'autoriser Sa Majesté à reporter certaines dépenses de la fonction publique. C'est à cette étape subséquente qu'a lieu l'ouverture de crédits, pas au moment de la création du bureau. J'estime donc que la recommandation était inutile, même si l'effectif du Bureau a maintenant été porté à huit personnes.

Je pourrais même aller plus loin et dire que, si cette recommandation était nécessaire afin d'augmenter l'effectif du Bureau en vertu de l'ancienne loi, qui sera abrogée, il en aurait également fallu une à l'égard du Bureau comptant 5 personnes. À cela, je réponds que la recommandation n'est nécessaire ni dans un cas ni dans l'autre, parce que le projet de loi ne porte pas affectation de crédits.

**Mme O'Rourke:** Vous pourriez avoir raison, monsieur le sénateur. Ce n'est pas là l'avis qui nous a été donné, mais ni M.

[Text]

We can check it out. We were advised by the Treasury Board and PCO.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** PCO typically makes a mistake on this point. They make the mistake out of a super-abundance of caution. They say that if there is a possibility that a cent will be spent there should be a royal recommendation. However, a royal recommendation is required only when there is appropriation. I have not been able to find any appropriation in this bill, and I suggest that if you replace the old board with an eight-person board there still would not be an appropriation. The government will have to come to Parliament to ask for money to pay the salaries, but this is not a supply bill in any of its aspects.

**The Chairman:** I am confused. There is no royal recommendation in this bill.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** There was initially.

**The Chairman:** So why are you asking the question now?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Let us say that what the government had anticipated had happened; namely, an eight-person board rather than a five-person board is set up. I say that the inclusion of the royal recommendation against that possibility was improper and that it has the result of suggesting that somewhere or other in the bill there is appropriation. It puts a wrong complexion on the bill.

**Mr. Royer:** In committee there was a request to add an amendment to increase the number of members. Then the chairman of the committee, with the assistance of his parliamentary counsel, decided that this would need a parliamentary recommendation and he prepared one; but that amendment was not adopted. Therefore, the royal recommendation became useless.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That evidence suggests how deep-seated the error is in the other place. I do not say that facetiously; I mean that very seriously.

**Senator Spivak:** I would like to revisit the arguments relating to the powers of the chairperson and the powers of the board. Clause 8 talks about the duties of members. We were told in testimony that it was a grave error to have vested so much power in the chairperson and to give him exclusive powers because, in effect, what you would have is a one-man commission because board members would be acting as rubber stamps who would have no powers.

I should like to hear your comments on two points that were raised. One was with respect to being able to retrieve relevant documents. Let us suppose there was a dispute; would the majority of the board be able to get any relevant documents they might need regarding an investigation? Further, can a majority of the board instigate further investigations against the chairperson's wishes?

[Traduction]

Royer ni moi ne sommes des experts financiers; nous pouvons vérifier. Nous avons pris conseil auprès du Conseil du Trésor et du Bureau du Conseil privé.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Le Bureau du Conseil privé se trompe comme d'habitude sur ce point. L'erreur est attribuable à un excès de prudence. Les gens du BCP se disent que, si la possibilité existe qu'un cent soit dépensé, il faut alors qu'il y ait recommandation royale. Toutefois, cette recommandation n'est nécessaire qu'en cas d'affectation de crédits. J'ai beau chercher, je ne trouve aucune affectation de crédits dans ce projet de loi et, à mon avis, si vous remplacez l'ancien bureau par un bureau comptant huit personnes, il n'y aurait toujours pas d'affectation de crédits. Le gouvernement devra demander au Parlement l'argent nécessaire pour payer les salaires, mais cela n'en fait pas un projet de loi de crédit sous quelque rapport que ce soit.

**Le président:** Je ne comprends pas. Ce projet de loi ne comporte pas de recommandation royale.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Elle y figurait au départ.

**Le président:** Alors, pourquoi poser la question aujourd'hui?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Disons que, conformément à ce qu'avait prévu le gouvernement, on constitue un bureau composé de huit membres, au lieu de cinq. Ce que je dis, c'est que la mesure consistant à inclure la recommandation royale afin de prévenir cette possibilité est incorrecte et a pour effet de laisser présumer qu'il y a, quelque part dans le projet de loi, affectation de crédits. Cela fausse le caractère du projet de loi.

**M. Royer:** En comité, quelqu'un a demandé d'ajouter un amendement visant à accroître le nombre des membres. Le président du Comité, avec l'aide du conseiller parlementaire, a alors décidé qu'il faudrait une recommandation parlementaire et il en a préparé une; mais l'amendement n'a pas été adopté. Par conséquent la recommandation royale était devenue inutile.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Ce témoignage montre à quel point l'erreur est ancrée dans l'autre endroit. Je ne le dis pas sur un ton facétieux, je parle très sérieusement.

**Le sénateur Spivak:** J'aimerais revoir les arguments concernant les pouvoirs du président et ceux du Bureau. L'article 8 définit les obligations des membres. Des témoins nous ont dit que c'est une grave erreur que d'investir le président d'autant d'autorité et de lui conférer des pouvoirs exclusifs. Le Bureau sera en fait composé d'une seule personne et les membres, qui n'exerceront aucun pouvoir, devront se contenter d'entériner les décisions du président.

J'aimerais connaître votre opinion sur deux points qui ont été soulevés. Le premier concerne la capacité d'obtenir des documents. Supposons qu'il y ait un différend; est-ce que la majorité des membres du Bureau sera en mesure d'obtenir des documents pertinents dont ils pourraient avoir besoin dans une enquête? De plus, est-ce que la majorité des membres du Bureau peut pousser une enquête plus loin malgré la volonté du président?

*[Text]*

In particular, I would refer to paragraph 8(1)(b) which says:

... shall establish policies respecting the classes of transportation occurrences to be investigated;

In terms of that particular duty, what are the checks and balances against the exclusive powers of the chief executive officer?

**Ms. O'Rourke:** As we understand clause 8, the members' powers and duties are set out. When we were drafting that, the intention was—and we think it is drafted in such a way—a to give the members power to do all the things you have enumerated. They can certainly get any documents or any information they want from the directors of investigation. They can ask the directors of investigation to do further investigations that they may wish to be done.

Under paragraph 8(1)(c) they can make any sort of policy they might want. They could decide that a director of investigation who is conducting an investigation should report regularly. We think we have given the members pretty strong powers in this clause so that the director of investigation has to comply with whatever they want done.

The executive director does not really come into this, since it is the director of investigations whom we are talking about. The executive director is more on the administrative side.

**Senator Spivak:** I was talking about the chairperson.

**Ms. O'Rourke:** The chairperson is only another member of the board with respect to this set of circumstances. If he is voted down, that is the end of it.

**Senator Spivak:** That was my primary concern.

**Ms. O'Rourke:** He could be voted down. He is just another member like the others in terms of voting. We try to give the board the powers.

**Senator Spivak:** Would paragraph 8(1)(c) supersede paragraph 5(2)(a) which says that the chairperson would have the exclusive responsibility for directing the staff and apportioning the board's work subject to subsections 10(2) and (3)? Does he have "exclusive responsibility"?

**Ms. O'Rourke:** I think the exclusive responsibility applies more to managing personnel, financial, and property matters. His role in respect of board members is subject to the provisions of clause 8 and clause 8 would override.

**Senator Spivak:** The issue raised was that it would be fine for board members to request further investigation but that if it were to involve money, the chairperson, who may be opposed to the investigation, would have the power to see that the request were not granted. How would you respond to that?

**Ms. O'Rourke:** Perhaps Paul could discuss the money aspect. I believe that the chairman, under the Financial Administration Act, has power over the money. However, there are some checks and balances in that I am sure he cannot spend money contrary to the wishes of the board.

*[Traduction]*

Je vous réfère en particulier au paragraphe 8(1) qui dispose qu'il incombe aux membres:

... d'établir des règles générales en ce qui concerne les catégories d'accidents de transport devant faire l'objet d'une enquête;

En ce qui concerne cette obligation particulière, quelles sont les limites imposées aux pouvoirs exclusifs du premier dirigeant?

**Mme O'Rourke:** Selon nous, l'article 8 énonce clairement les pouvoirs et obligations des membres. Lorsque nous avons rédigé l'article, nous l'avons fait dans l'intention—et je pense que la formulation l'indique—de donner aux membres les pouvoirs de faire tout ce que vous venez de mentionner. Ils peuvent certainement obtenir tous les documents ou tous les renseignements qu'ils veulent des directeurs des enquêtes. Ils peuvent leur demander de procéder aux enquêtes qu'ils veulent.

En vertu du paragraphe 8(1), les membres du Bureau peuvent établir toutes les règles générales qu'ils veulent. Ils pourraient décider qu'un directeur d'enquête qui effectue une enquête doit présenter périodiquement un rapport. Nous pensons que cet article confère aux membres des pouvoirs suffisamment étendus, de sorte que le directeur d'une enquête doit se conformer à leur volonté.

Le directeur exécutif n'intervient pas vraiment à ce chapitre, puisque nous parlons ici du directeur des enquêtes. Le directeur exécutif intervient surtout au niveau administratif.

**Le sénateur Spivak:** Je parlais du président.

**Mme O'Rourke:** À cet égard le président n'est qu'un autre membre du Bureau. Si sa décision est renversée, elle n'a pas de suite.

**Le sénateur Spivak:** C'était ma préoccupation première.

**Mme O'Rourke:** La décision du président peut être rejetée par un vote. Il n'a qu'une voix simple comme les autres membres. Nous avons voulu donner les pouvoirs au Bureau.

**Le sénateur Spivak:** Est-ce que le paragraphe 8(1) supprime le paragraphe 5(2) qui dispose que le président a l'entière responsabilité de l'encadrement du personnel et de la répartition des tâches, sous réserve des paragraphes 10(2) et (3)? Le président exerce-t-il «l'entière responsabilité»?

**Mme O'Rourke:** Je pense que cette responsabilité s'applique davantage à la gestion du personnel, des affaires financières et des questions mobilières. Le rôle du président à l'égard des membres du Bureau est assujéti aux dispositions de l'article 8 et cet article aurait préséance.

**Le sénateur Spivak:** On a fait valoir que les membres du Bureau pourraient demander la tenue d'une enquête mais que si cela exigeait des déboursés le président, s'il s'opposait à la tenue de l'enquête, pourrait rejeter la demande. Qu'en pensez-vous?

**Mme O'Rourke:** Paul pourrait peut-être discuter de l'aspect financier. Selon moi, en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques, le président est responsable des questions financières. Toutefois, il existe certaines limites à ce pouvoir. Je suis certaine qu'il ne pourrait pas dépenser de l'argent contre la volonté des membres du Bureau.

[Text]

**Senator Spivak:** Let us say that the majority of the board wished it to pursue an investigation and the chairperson was opposed to that. How would this stack up in terms of the powers that have been given under this legislation? Will there also be regulations?

**Mr. Royer:** The regulations will deal with the kinds of investigations. The accidents that are to be investigated would be subject to board policies. The exclusive authority of the chairperson with respect to financial matters goes back to the Financial Administration Act where the act provides that a deputy head or a chief executive officer is given certain powers with respect to personnel and money.

**Senator Spivak:** Personnel here, of course, would include directors of investigation, would it not?

**Mr. Royer:** Yes, because they are public servants, as are the investigators.

**Senator Spivak:** You could have a specific situation which is not too farfetched: You could have a majority of the board wishing to conduct an investigation which would require an additional amount of money and a chairperson who is opposed to that. In that situation, would it be accurate to say that the majority of the board would prevail, or would it be accurate to say that the chairperson, because of his exclusive powers with respect to financial matters, would prevail?

**Mr. Royer:** Are we talking about a major accident?

**Senator Spivak:** Any accident.

**Mr. Royer:** If there is a major accident that obviously requires a large expenditure of money, the board would have to go back to Treasury Board for additional funds. However, in terms of ordinary work, the appropriations would already have been made.

**Senator Spivak:** Before they go back to Treasury Board, whose will would prevail? They could not go back to Treasury Board if the chairperson were against that step being taken. If the majority of the board were to say that a particular investigation were very important in terms of public safety and the chairperson were opposed to that, could they go to Treasury Board for additional money?

**The Chairman:** I think we are referring to witnesses from CASB, where we had a minority of the board who wished to pursue the investigation.

**Senator Spivak:** Yes, but I am talking about a majority.

**The Chairman:** Yes. In this particular instance, the majority of the board was of the same opinion as the chairman, who did not think it was necessary and did not provide the money to follow along the recommendations of the minority. Senator Spivak's question relates to the situation where the majority is of one view. Let us say that everybody on the board except one wanted to expropriate money for further investigation purposes. Could the chairman, using his or her influence, veto that on a money basis?

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** Supposons que la majorité des membres du Bureau désirent poursuivre une enquête et que le président s'y oppose. Comment la situation serait-elle résolue compte tenu des pouvoirs conférés en vertu de la loi? Y aura-t-il aussi un règlement?

**M. Royer:** Le règlement régira le genre d'enquête. Les accidents qui devront faire l'objet d'enquêtes seront régis par les règles générales du Bureau. L'autorité exclusive du président en ce qui concerne les questions financières est régie par la Loi sur la gestion des finances publiques, qui dispose qu'un sous-chef ou un premier dirigeant exerce certains pouvoirs de gestion du personnel et des finances.

**Le sénateur Spivak:** Dans le cas présent, le personnel comprendrait les directeurs des enquêtes, n'est-ce pas?

**M. Royer:** Oui, puisqu'ils sont des fonctionnaires comme les enquêteurs.

**Le sénateur Spivak:** Il pourrait se produire la situation suivante, qui est réaliste: la majorité des membres du Bureau pourraient souhaiter la tenue d'une enquête nécessitant des fonds supplémentaires, alors que le président s'y opposerait. Le cas échéant, peut-on affirmer que la majorité des membres du Bureau l'emporterait, ou que le président, à cause de ses pouvoirs exclusifs en matière de questions financières, aurait le dessus?

**M. Royer:** Parlez-vous d'un accident majeur?

**Le sénateur Spivak:** Tout genre d'accident.

**M. Royer:** S'il s'agit d'un accident majeur qui nécessite des déboursés importants, le Bureau devrait demander des fonds supplémentaires au Conseil du Trésor. En ce qui concerne les travaux courants, les fonds auraient déjà été affectés.

**Le sénateur Spivak:** Avant de retourner au Conseil du Trésor, qui l'emporterait? Les membres du Bureau ne pourraient pas s'adresser de nouveau au Conseil du Trésor si le président s'y opposait. Si la majorité des membres estimait qu'une enquête est très importante du point de vue de la sécurité publique et que le président s'opposait à la tenue de cette enquête, est-ce que les membres du Bureau pourraient demander des fonds supplémentaires au Conseil du Trésor?

**Le président:** Je pense que nous faisons ici référence aux témoins du BCSA, dont une minorité de membres désiraient poursuivre l'enquête.

**Le sénateur Spivak:** Oui, mais je parle d'une majorité des membres.

**Le président:** Oui. Dans ce cas précis, la majorité des membres du Bureau était du même avis que le président, qui ne jugeait pas nécessaire de poursuivre l'enquête et qui n'a pas fourni les fonds pour donner suite aux recommandations de la minorité. La question de la sénatrice Spivak fait référence aux cas où une majorité de membres serait du même avis. Supposons que tous les membres du Bureau sauf un désirent affecter des fonds pour permettre la poursuite d'une enquête. Est-ce que le président pourrait, en utilisant son influence, s'opposer au déblocage des fonds?

[Text]

**Senator Spivak:** Yes, Mr. Chairman. The question really is, in actual, practical terms: how do these powers stack up; how would the board work? It is quite clear to me what would happen if there were a chief executive officer and a chairperson and a board. In other words, if the duties that are vested here in the chairperson of the board were vested in the chief executive officer, then a majority of the board would direct the chief executive officer. However, it is not clear to me under this bill. So I am trying to find out how this legislation will stack up in a situation like that.

**Senator Bonnell:** Under clause 5, Mr. Chairman, I think the chairman has the prerogative to overrule the whole bloody board.

**Senator Spivak:** Not really, because in clause 8 it says that the members shall establish policies respecting classes of transportation occurrences which will be investigated. It says, "shall."

**Senator Bonnell:** Yes, but that is not for money matters.

**Senator Spivak:** How do you know? That is the question I have been asking. How do you know it is not? If you have a transportation occurrence to be investigated, that certainly involves money. This is crucial to knowing how the bill will operate.

**Senator Bonnell:** Perhaps the witnesses can answer.

**Ms. O'Rourke:** I think it is correct that, if it really comes down to the absolute crunch on the money side, the chairman, as chief executive officer in this case, could say, "No." Paul will correct me if I am wrong, but I think that under the Financial Administration Act there is not much else he can do about it. If you are giving the chairman the powers of the deputy head, and if you do not give the whole board the powers of the deputy head, then, it will amount to having a sensible chairman who does not veto everything that has to do with money.

**Senator Spivak:** We are speaking of legislation here which says that the board shall establish the policies.

**Ms. O'Rourke:** Yes.

**Senator Spivak:** So it is not the chairperson but the board which is to establish policies. If the board cannot establish policies because the chairperson has the financial veto, then the board cannot establish policies in certain circumstances. I would also like to be very clear about the Financial Administration Act, because, as I mentioned to you earlier, I was involved in a corporation that was under the Financial Administration Act and had a chairperson, a board and then a secretary general. It is not clear to me, and I would like to know, whether you must have the powers vested in the chairperson and not in an executive director or secretary general. Do you see the point I am getting at?

**Ms. O'Rourke:** Yes.

**Senator Spivak:** What exactly is the section of the Financial Administration Act which makes you — I am sorry to prolong

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** Oui, monsieur le président. En fait la vraie question est la suivante: quelle est la partie réelle de ces pouvoirs; comment le Bureau fonctionnera-t-il? Je vois très bien ce qui se passerait s'il y avait un premier dirigeant, un président et un Bureau. Autrement dit, si les obligations qui sont attribuées au président du Bureau étaient attribuées au premier dirigeant, une majorité de membres dirigerait le premier dirigeant. Mais cela ne me semble pas clair dans le projet de loi. C'est pourquoi l'essaie de voir quel effet aura la loi dans un cas semblable.

**Le sénateur Bonnell:** En vertu de l'article 5, monsieur le président, je pense que le président a comme prerogative de renverser la décision de l'ensemble du Bureau.

**Le sénateur Spivak:** Pas vraiment, parce qu'en vertu de l'article 8 il incombe aux membres d'établir des règles générales en ce qui concerne les catégories d'accidents de transport qui feront l'objet d'une enquête. La loi dit bien qu'il incombe.

**Le sénateur Bonnell:** Oui, mais cela ne s'applique pas aux questions financières.

**Le sénateur Spivak:** Comment le savez-vous? C'est justement la question que je pose. Comment savez-vous que ce n'est pas le cas? Si un accident de transport doit faire l'objet d'une enquête, il y aura certainement des déboursés. Cet aspect est essentiel pour savoir comment le projet de loi fonctionnera.

**Le sénateur Bonnell:** Les témoins pourraient peut-être répondre.

**Mme O'Rourke:** Je pense qu'on peut affirmer que s'il s'agit essentiellement d'une question d'argent, le président, en tant que premier dirigeant, pourrait dire non. Paul rectifiera si je me trompe, mais je pense qu'en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques, le président n'a guère d'autre pouvoir dans ce cas. Si le président exerce les pouvoirs d'un sous-chef, et que vous ne donnez pas à l'ensemble des membres du Bureau les pouvoirs d'un sous-chef, un président sensé n'opposera pas son veto chaque fois qu'il y a dépense de fonds.

**Le sénateur Spivak:** Dans ce cas-ci la loi dispose que le Bureau doit établir les règles générales.

**Mme O'Rourke:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** Ce n'est donc pas le président mais le Bureau qui établit les règles générales. Si le Bureau ne peut établir de règles parce que le président a un pouvoir de veto financier, il lui est impossible d'établir des règles générales dans certaines circonstances. Je tiens à être très clair au sujet de la Loi sur la gestion des finances publiques car, comme je vous l'ai dit plus tôt, j'ai fait partie d'une société qui était régie par la Loi sur la gestion des finances publiques et qui avait un président, un bureau et un secrétaire général. Il ne m'apparaît pas clair, et j'aimerais bien le savoir, si les pouvoirs doivent être conférés au président et non pas au premier dirigeant ou au secrétaire général. Voyez-vous à quoi je veux en venir?

**Mme O'Rourke:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** Quel est précisément l'article de la Loi sur la gestion financière qui vous — excusez-moi si je prolonge

[Text]

this, Mr. Chairman. I am just trying to see if we can get some kind of answer.

**Ms. O'Rourke:** I think it is a different sort of corporation under the Financial Administration Act. Paul will correct me, I am sure, but there are different types of corporations under the Financial Administration Act that are created for different purposes. This is one type and I think you are talking about the other type. They may be called Schedule I and II now or Schedule A and B, or something like that.

**Senator Spivak:** Under what schedule is this corporation?

**Mr. Royer:** This is a departmental corporation.

**Ms. O'Rourke:** I think that is the difference. If you go this route, you cannot really avoid giving the financial control to one person, who is called the deputy head.

**Senator Spivak:** So how am I to understand this? Are you saying that the legislation does not exactly establish who will prevail but that practice will bear this out and we will have to see?

**Ms. O'Rourke:** I suppose that is a fair summation of it.

**Senator Spivak:** Okay. Thank you.

**The Chairman:** I think there are any number of things that we could conjure up that could cause this board to have such bad chemistry as to have the same difficulties as the last one, if we were to look into the fine print. Basic politics or judgment would indicate that if a majority of the board wanted something done and the chairman was recalcitrant for some reason or other, he or she would be short-lived. The board just would not work. This board is not a panacea for all of the problems that exist. There has to be a certain amount of confidence placed in the way it has been put forward. I think your questions are good ones, but I pray they will not arise. The board runs the place and you have a chief executive officer. There is nothing strange or new about that animal.

**Senator Spivak:** That is true. The dynamics of a board usually work out to a minority-versus-majority situation, at least for the boards I have been on; but I think you are right. I think one would have to wait and see. I think a chairperson who consistently has a majority of the board against him, even though he has the de jure powers, would not last very long. At least I hope that is the case.

**The Chairman:** Are there any further questions, senators?

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I believe we are ready for clause by clause or a motion.

**The Chairman:** Honourable senators, is it agreed that we proceed to clause by clause?

**Hon. Senators:** Agreed.

[Traduction]

mon intervention, monsieur le président, mais c'est pour voir s'il y a moyen d'obtenir une réponse.

**Mme O'Rourke:** Je pense qu'il s'agit d'un type différent de société régie par la Loi sur la gestion des finances publiques. Paul rectifiera si je me trompe, mais il existe divers types de sociétés régies par la Loi sur la gestion des finances publiques qui sont créées à diverses fins. Il s'agit dans ce cas-ci d'un certain type de société, mais je pense que vous parlez de l'autre type. Il se peut qu'elles soient maintenant appelées des sociétés de l'Annexe I et II ou de l'Annexe A et B, ou quelque chose du genre.

**Le sénateur Spivak:** À quelle annexe est mentionnée cette société?

**M. Royer:** Il s'agit d'une société ministérielle.

**Mme O'Rourke:** Je pense que c'est ce qui fait la différence. Si vous vous engagez dans cette voie, vous ne pouvez pas vraiment éviter de confier le contrôle des finances à une personne, le sous-chef.

**Le sénateur Spivak:** Que dois-je comprendre? Êtes-vous en train de nous dire que la loi ne précise pas qui a préséance, mais que la pratique l'indiquera et qu'il nous faudra attendre pour voir?

**Mme O'Rourke:** Je pense que vous avez bien résumé la question.

**Le sénateur Spivak:** Très bien. Merci.

**Le président:** Je pense qu'il y a d'innombrables facteurs que nous pourrions évoquer qui feraient que le Bureau aurait autant de difficultés à fonctionner que l'ancien, si nous y regardions de près. Le sens politique élémentaire ou le bon sens démontre que si la majorité des membres du Bureau voulait agir d'une certaine façon et que le président s'y opposait pour une raison ou l'autre, ses jours seraient comptés. Le Bureau ne pourrait pas fonctionner. Le Bureau n'est pas une panacée à tous les problèmes. Il faut accorder une certaine confiance à la façon dont il est constitué. Je pense que vos questions sont pertinentes, mais j'espère que les problèmes que vous évoquez ne se produiront pas. Le Bureau est doté d'un premier dirigeant, mais il dirige les affaires. Il n'y a là rien d'étrange ou de neuf.

**Le sénateur Spivak:** C'est vrai. Lorsqu'un conseil d'administration prend une décision, elle est habituellement prise par la majorité des membres opposée à une minorité, mais je pense que vous avez raison. Il faudra attendre et voir. Un président qui s'opposerait toujours à la majorité des membres du Bureau, même s'il le faisait dans l'exercice de ses pouvoirs légitimes, ne resterait pas en place longtemps. J'espère du moins que c'est le cas.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions, sénateurs?

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je pense que nous sommes prêts à passer à l'examen article par article, ou à une motion.

**Le président:** Honorables sénateurs, êtes-vous d'accord pour que nous examinions le projet de loi article par article?

**Des voix:** D'accord.

[Text]

**The Chairman:** Shall the title and clause 1 stand postponed until the consideration of all the clauses and schedules is completed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** I will put the first page or question for reaction. Shall clauses 2 through 64 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Bonnell:** Before clauses 2 to 64 carry, Mr. Chairman, let me ask a question. Suppose that we have a major oil spill through a pipeline.

**The Chairman:** Can you tell us which clause you are referring to?

**Senator Bonnell:** I believe it is clause 4. Let us say that we have a major oil spill because the Trans-Canada pipeline breaks down and there is going to be an investigation. Are we going to have an expert on that board who knows something about oil and pipelines, or are we going to have someone from the CNR and someone who knows about aviation or navigation?

Clause 4(2) says:

The Governor in Council shall appoint as members persons who, in the opinion of the Governor in Council, are collectively knowledgeable about air, marine, rail and commodity pipeline transportation.

It seems to me that, under that section, these are different people. You are not going to find too many people in Canada who are experts in all modes of transportation. So we may have a break in a pipeline and we could have an expert on rail, an expert on air and one, we will say, on marine, but no expert on pipelines.

**The Chairman:** Will all due respect, senator, this has probably been the preoccupation at the heart of all of the discussion in the other place and here.

**Senator Bonnell:** What was decided?

**The Chairman:** You just made the statement that we have an expert on the air mode, but not for accidents involving pipelines. The answer is that we do not have an expert on anything. We are asked to believe that this board will be comprised of "generalists" who collectively have transportation experience.

One would think that it would be difficult to find people for this board, but they are deliberately avoiding appointing persons to that board who are singularly experts on one particular mode of transportation. They want a broad board that has a transportation background, people who know how to sift through evidence and how to receive matters of investigations, and who can come to decisions.

They are getting away from people who might be the victims of their own background. This is the whole argument with respect to this bill: We are asked to believe that they can find such people. They do not want one person on the board to whom the other members of the board would defer as the expert. There will be five people who will collect evidence from

[Traduction]

**Le président:** Allons-nous reporter l'examen du titre et de l'article 1 jusqu'à ce que nous ayons examiné tous les articles et annexes?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Je sou mets la première page ou question aux fins de la discussion. Les articles 2 à 64 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le sénateur Bonnell:** Avant d'adopter les articles 2 à 64, monsieur le président, j'aimerais poser une question. Supposons qu'une rupture de pipeline cause une grave fuite de pétrole.

**Le président:** Pouvez-vous nous dire à quel article vous faites référence?

**Le sénateur Bonnell:** Il doit s'agir de l'article 4. Supposons qu'un important bris se produise dans le pipeline Transcanadien et qu'une enquête soit nécessaire. Le Bureau devra-t-il compter parmi ses membres quelqu'un qui connaît le pétrole et les pipelines, ou des représentants du CN et des secteurs de l'aviation et de la navigation?

Le paragraphe 4(2) stipule:

Le gouverneur en conseil nomme comme membres les personnes qui, à son avis, possèdent collectivement les compétences voulues en matière de transport aérien, maritime, ferroviaire ou par productoduc.

D'après cette disposition, les personnes concernées semblent avoir des compétences variées. On trouve au Canada peu de personnes qui soient spécialistes dans tous les moyens de transport. En cas de bris de pipeline, le Bureau pourrait être composé d'un spécialiste du transport ferroviaire, d'un spécialiste du transport aérien et d'un autre du secteur maritime par exemple, mais aucun spécialiste des pipelines.

**Le président:** Sauf votre respect, sénateur, cette question a sans doute été au coeur des discussions dans l'autre endroit et ici.

**Le sénateur Bonnell:** Qu'a-t-on décidé?

**Le président:** Vous venez juste de dire qu'il y aurait un spécialiste du transport aérien, mais aucun spécialiste des accidents de pipelines. La réponse, c'est qu'il n'y a pas de spécialistes comme tels. On nous demande de croire que le Bureau sera composé de «généralistes» possédant une expérience collective des transports.

Il pourrait paraître difficile de trouver des personnes pour siéger au Bureau, mais on a délibérément évité de nommer des personnes qui soient des spécialistes dans un secteur précis des transports. On a voulu que le Bureau soit constitué de membres ayant des connaissances générales dans le domaine des transports, qui soient capables d'examiner les témoins, de recevoir les sujets d'enquête et de prendre des décisions.

On a voulu éviter d'avoir recours à des personnes qui deviennent victimes de leur propre spécialisation. Toute la discussion concernant le projet de loi tourne autour de cela. On nous demande de croire qu'il sera possible de trouver ce genre de personnes. Le Bureau ne devra compter aucun membre qui soit considéré comme un spécialiste par les autres membres. Il sera

[Text]

the investigators. Those five people will have sufficient backgrounds to sift through the evidence and come to a decision. They are not investigators.

**Senator Bonnell:** So they will be five people like ourselves.

**The Chairman:** Exactly. Then I repeat the question: Shall clauses 2 to 64 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall the schedule carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 1 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall the bill carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Are there any recommendations or observations which honourable senators might care to have added to the committee's report?

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, I move that the bill be reported without amendment.

**The Chairman:** Thank you.

The committee continued *in camera*.

[Traduction]

composé de cinq personnes qui recueilleront des témoignages pendant les enquêtes. Les membres du Bureau auront une formation suffisante pour pouvoir examiner les témoignages et prendre une décision. Ils n'agiront pas comme enquêteurs.

**Le sénateur Bonnell:** Ce sera donc cinq personnes comme nous.

**Le président:** Tout à fait. Je répète donc la question: Les articles 2 à 64 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le président:** L'annexe est-elle adoptée?

**Des voix:** Adoptée.

**Le président:** L'article 1 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Le titre est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Le projet de loi est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Les honorables sénateurs désirent-ils ajouter des recommandations ou des commentaires au rapport du Comité?

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, je propose qu'il soit fait rapport du projet de loi sans modification.

**Le président:** Merci.

Le Comité poursuit à huis clos.



## APPENDIX "TPT-1"

June 23, 1989

FACSIMILE TO: Chairman, Senate Committee on Transportation  
Senator Finlay MacDonald

With respect to your work on Bill C-2, Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board, we would like to bring the following to your attention:

## SECTION 30, PART (7)

This section deals with the subject of statements, which are privileged, made to investigators. The purpose of the privilege is to encourage people to state freely and frankly their evidence with respect to an accident or incident and the contributing factors to that accident or incident. We strongly support this concept because the purpose of this legislation is to identify the cause of and the contributing factors to an accident or incident. The purpose in doing so is to improve or make changes to the system to make sure that similar accidents or incidents do not happen again.

Section 30(7)(a) undoes the whole concept of privilege. A person making a statement to the investigators will now be concerned with being caught up in the inevitable civil litigation process since anything he/she says in the statement can be used in court. This does not advance the cause of safety. Let the civil litigation process use its own methods for establishing positions for the courts. We want people to testify fully and completely to the investigator at the time of the accident without the added pressure of protecting themselves against later exposure by opposing legal counsel trying to defend, protect or promote the interests of their clients.

We, therefore, recommend that section 30(7)(a) be deleted from this bill and that the words "except civil proceedings" be deleted from section 28(7).

Sincerely yours,

Air Transport Association  
of Canada  
Gordon M. Sinclair  
President and Chief Executive Officer

June 26, 1989

The Honourable Finlay MacDonald  
The Senate  
Room 229 East Block  
Ottawa, Ontario  
K1A 0A4

## APPENDICE «TPT-1»

Le 23 juin 1989

Télécopie au sénateur Finlay MacDonald, président du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Monsieur le Sénateur

L'Association voudrait par mon intermédiaire vous faire les observations suivantes au sujet du projet de loi C-2, Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, dont votre Comité est actuellement saisi.

## PARAGRAPHE 30(7)

Ce paragraphe porte sur les déclarations protégées faites aux enquêteurs. On les protège pour inciter les témoins à parler librement et franchement des accidents ou incidents et des facteurs qui ont contribué à les causer. L'Association appuie de tout cœur cette disposition, car le projet de loi vise à permettre de trouver la cause des accidents ou incidents et les facteurs qui y ont contribué et d'apporter au système actuel des améliorations ou des modifications susceptibles d'empêcher qu'ils ne se reproduisent.

L'une des dispositions de ce paragraphe, notamment celle qui prévoit qu'un usage peut être fait des déclarations dans une procédure au civil, annule cependant l'effet de la protection. En effet, l'auteur de déclarations craindra maintenant d'être cité à témoigner dans les procédures au civil puisque ses déclarations pourront être utilisées devant les tribunaux. Voilà qui ne favorise guère la cause de la sécurité dans les transports. Le Parlement devrait laisser les avocats en droit civil défendre leurs clients devant les tribunaux par leurs propres moyens. L'Association tient à ce que les témoins d'accidents ou d'incidents puissent parler librement aux enquêteurs sans redouter les pressions que pourraient exercer plus tard des avocats s'efforçant de défendre ou de promouvoir les intérêts de leurs clients.

Par conséquent, l'Association recommande de supprimer cette disposition du paragraphe 30(7) du projet de loi et de retirer du paragraphe 28(7) le membre de phrase «—sauf au civil—».

Recevez, Monsieur le Sénateur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Gordon M. Sinclair

Président directeur général  
Association du transport aérien  
du Canada.

Le 26 juin 1989

L'honorable Finlay MacDonald, sénateur  
Le Sénat  
Pièce 229, Édifice de l'Est  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0A4

Re: Bill C-2 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board

Objet: Projet de loi C-2, Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports

Dear Senator MacDonald:

This is to let you know that I was speaking to Gordon Sinclair, President of the Air Transport Association of Canada (ATAC) last Friday. He mentioned to me that although he would not be appearing before the Senate Committee, he intends to write to the Committee re-iterating ATAC's concern about Clause 30(7)(a) of the Bill.

I thought I would explain briefly for you ATAC's concern in this area and let you know why ATAC's recommendation has not been found desirable.

As Mr. Sinclair made clear in ATAC's presentation to the House of Commons Standing Committee on Transport hearings on C-2, he believes that Clause 30 should provide a privilege preventing statements given from being used in civil proceedings. ATAC feels that people will not testify fully and completely if their statements can be used in civil proceedings and so information necessary to determine the causes of accidents may not be provided.

Clause 30(7)(a) as drafted is in line with the recommendation made by Judge Dubin in his Report on the Inquiry into Aviation Safety. Such a provision was included in the Canadian Aviation Safety Board Act and has been repeated in Bill C-2. Clause 30 permits the use of statements in civil proceedings if the court feels the interests of the administration of justice outweigh those of transportation safety.

We feel that the provision provides a good balance between these two competing public policy interests and for that reason the provision has been included in the Bill. (Attached is a more detailed note on the rationale for this provision.) I hope this is useful in explaining why this earlier position was taken. Please call Judith O'Rourke at 991-6497 if you have any questions on this.

Yours sincerely,

Barb Butler  
Senior Director  
Strategic Policy Development

Attachment

#### NOTE ON CLAUSE 30—STATEMENTS—USE OF PRIVILEGED INFORMATION

—As drafted Clause 30 permits the use of statements in civil proceedings.

—Judge Dubin recommended this use is permitted to ensure for example that the heirs of deceased passengers were not deprived of the only evidence which might be available with respect to the cause of an accident.

Monsieur le Sénateur,

Je vous écris pour vous faire savoir que j'ai eu vendredi dernier un entretien avec Gordon Sinclair, président de L'Association du transport aérien du Canada (ATAC) au cours duquel il m'a dit que bien qu'il n'ait pas été invité à témoigner devant votre Comité, il entend lui écrire pour réitérer les préoccupations de l'ATAC à l'égard d'une des dispositions du paragraphe 30(7) du projet de loi.

J'estime de mon devoir de vous expliquer brièvement les craintes de l'ATAC au sujet de cette disposition et les raisons pour lesquelles nous n'avons pas retenu sa recommandation.

Comme M. Sinclair l'a précisé lors des audiences du Comité permanent des transports de la Chambre des communes, il estime que l'article 30 devrait prévoir que les déclarations des témoins d'accidents ne peuvent être utilisées dans des procédures au civil. Autrement, l'ATAC craint que les témoins ne racontent pas tout ce qu'ils savent et ne privent ainsi les enquêteurs de renseignements sans lesquels il pourrait être impossible de déterminer la cause des accidents.

Le libellé du paragraphe 30(7) est conforme à la recommandation faite par le juge Dubin dans son rapport sur l'enquête relative à la sécurité aérienne. Il figure dans la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne et a été repris dans le projet de loi C-2. L'article 30 permet d'utiliser les déclarations dans des procédures au civil lorsque le tribunal conclut que l'intérêt public d'une bonne interprétation de la justice a prépondérance sur la protection conférée à la déclaration.

Nous estimons que cette disposition établit un bon équilibre entre ces deux intérêts publics concurrents, et c'est pour cette raison qu'elle figure dans le projet de loi. (Veuillez trouver ci-joint une note explicative plus détaillée sur sa raison d'être.) J'espère que la présente vous permettra de mieux comprendre pourquoi le ministère a adopté la position que vous savez. Pour obtenir de plus amples renseignements sur cette question, n'hésitez pas à communiquer avec Judith O'Rourke au 991-6497.

Recevez, Monsieur le Sénateur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Barb Butler  
Directrice supérieure  
Développement des politiques  
stratégiques

Pièce jointe

#### NOTE SUR L'ARTICLE 30—DÉCLARATIONS—UTILISATION DE DÉCLARATIONS PROTÉGÉES

—Dans sa forme actuelle, l'article 30 permet d'utiliser les déclarations des témoins dans des procédures au civil.

—Le juge Dubin a recommandé de faire un tel usage de ces déclarations afin, par exemple, de mettre à la disposition des héritiers d'une victime d'accident des témoignages peut-être uniques sur la cause de l'accident.

- There are two public policy objectives in play here, and they are conflicting.
- The *first* is the need to ensure public safety; this can be done by ensuring all statements are made which will help investigators determine the causes of accidents.
- The *public safety* purpose is best served by giving a wide privilege to statements and preventing their use in civil proceedings.
- The *second* is the need to ensure the public interest in the *good administration of justice*; this can be done by ensuring all evidence is available for use in court proceedings, including civil proceedings.
- The Bill leaves it up to the courts to weight the relative merits of these two “public interests”, i.e., transportation safety on one hand and the administration of justice on the other.
- If the Bill opted to take a decision to exclude the use of statements in civil proceedings, such a provision would likely be challenged in court.
- The Charter now gives strong protection to individuals rights. Based on this and various common law principles, there is a strong possibility that such a challenge would succeed and that the courts would not sustain the protection given in the Act.
- If a decision to that effect were made by a court, it would also bring into question and weaken the other protections given in Clause 30 (for example against use in disciplinary proceedings) and the whole privilege for statements could be lost.
- For these reasons we feel it is preferable to leave in Clause 30 the words “except in civil proceedings” and leave it up to the court to weigh the merits in each case.
- Deux objectifs impératifs de la politique publique entrent en jeu ici, et ils sont concurrents.
- Le *premier* consiste à assurer la sécurité du public; on peut l'atteindre en faisant en sorte que les témoins d'accidents révèlent aux enquêteurs tout ce qui peut les aider à établir la cause des accidents.
- La meilleure façon de favoriser l'objectif de la *sécurité publique* est d'assurer la protection des déclarations des témoins et d'en empêcher l'utilisation dans des procédures au civil.
- Le *deuxième* consiste à assurer l'intérêt public d'une *bonne administration de la justice*; on peut l'atteindre en faisant en sorte que tous les éléments de preuve soient mis à la disposition des tribunaux dans leurs procédures, y compris les procédures au civil.
- Le projet de loi laisse aux tribunaux le soin de peser l'importance relative des deux «intérêts publics» que sont la sécurité des transports, d'une part, et l'administration de la justice, d'autre part.
- Si le ministère décidait d'interdire dans le projet de loi l'utilisation des déclarations dans des procédures au civil, la disposition serait probablement contestée devant les tribunaux.
- La Charte assure maintenant la protection des droits de la personne. Cela étant, et en raison de divers principes de common law, il est fort possible que les contestataires obtiennent gain de cause et que les tribunaux ne maintiennent pas la protection accordée dans la loi.
- Si un tribunal rejetait cette disposition de l'article 30, cela remettrait en question et affaiblirait les autres mesures de protection qui y sont prévues (par exemple, contre l'utilisation des déclarations dans des procédures disciplinaires), ce qui pourrait compromettre l'ensemble de la protection des déclarations.
- Pour toutes ces raisons, nous estimons préférable de maintenir, au paragraphe 30(7), le membre de phrase «sauf au civil» et de laisser aux tribunaux le soin de peser dans chaque cas l'importance relative des intérêts publics concurrents.

BY FAX

June 26, 1989

Senator Finlay MacDonald  
Chairman  
Senate Committee  
Transport and Communications

Reference Bill C-2/Transport Accident Investigation Board

I am advised by Mr. Blair Armitage, Clerk of the Committee, that Members of your Committee have received a copy of the transcript of our presentation before the Commons Committee on Transport.

TÉLÉCOPIE

Le 26 juin 1989

Sénateur Finlay MacDonald  
Président  
Comité sénatorial permanent des transports  
et des communications

Objet: Projet de loi C-2, Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports

Monsieur le Sénateur,

M. Blair Armitage, greffier de votre comité, m'a fait savoir que les membres du comité ont reçu un exemplaire du mémoire que nous avons déposé devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes.

While we are generally satisfied with the Bill as amended there are a few points that we feel require clarification and consideration by your committee.

Dans l'ensemble, nous sommes satisfaits de la version amendée du projet de loi, mais nous estimons que votre comité doit en examiner et clarifier quelques points.

#### 1—Change of name and addition of new Section 7(1)(E)

*Comment:* Basically this is supposed to be an "after the fact" board i.e. "Accident Investigation". By adding the word "Safety" to the title of the Bill and inserting Section 7(1)(E) we are concerned that this could lead to a body that parallels the work of the regulators, that is, the Coast Guard's Ship Safety branch, pollution inspection etc. We are also concerned that this could lead to duplication, inefficiency and the possibility that something of importance could fall between the cracks, so to speak, if one body *assumes* it is the other's responsibility. The new Board's responsibilities should be clearly spelled out by regulations or by-laws.

#### 1—Le changement de titre et l'ajout de l'alinéa 7(1)e

*Commentaire* En principe, le Bureau est censé intervenir «après le fait» (puisque'il doit «enquêter sur les accidents»). Nous craignons que l'ajout du terme «sécurité» au titre du projet de loi et de l'alinéa 7(1)e n'amène le Bureau à faire le travail des organismes de réglementation, notamment la Direction de la sécurité des navires et le Service de prévention de la pollution de la Garde côtière canadienne, etc., et n'entraîne le chevauchement des activités, l'inefficience des services concernés et la possibilité qu'un organisme néglige des faits importants en les *croyant* de la compétence d'un autre. Les responsabilités du nouveau Bureau devraient être clairement prescrites dans des règlements ou dans ses statuts administratifs.

#### 2—Selection of Board Members—Section 4(2)

*Comment:* As stated in our brief, the selection process is crucial to ensure a competent, independent board. The various modes should be consulted prior to any final decisions being made. Secondly we are concerned with the meaning of the words "Collectively knowledgeable". A clearer definition is called for.

#### 2—Choix des membres—Paragraphe 4(2)

*Commentaire* Comme nous l'écrivons dans notre mémoire, la compétence et l'indépendance du Bureau seront avant tout fonction du choix de ses membres. Avant de prendre des décisions définitives, il y aurait lieu de consulter l'industrie des quatre modes de transport. Par ailleurs, le sens de l'expression «possèdent collectivement les compétences voulues» nous laisse perplexes. Une définition plus claire s'impose.

#### 3—Quorum Section 12(2)

*Comment:* We note that the revised Bill increases the quorum from two to three members. It should be made clear in the by-laws that at least one member of the quorum be a representative of the mode under investigation.

#### 3—Quorum—Paragraphe 12(2)

*Commentaire* Nous remarquons que le quorum a été porté de deux à trois dans la version amendée du projet de loi. Les statuts administratifs du Bureau devraient prévoir expressément que l'un des trois membres constituant le quorum doit représenter le mode de transport visé par l'enquête.

#### 4—Investigations & Public Inquiries Section 14/Section 53-56

*Comment:* Again we are concerned about the possibility of parallel investigations. The new Board should be the Sole Board charged with the investigation of a marine occurrence for cause. We therefore suggest that the amendments to Part VI of the Canada Shipping Act should be reviewed.

#### 4—Enquêtes—Enquêtes publiques—Articles 14 et 53-56

*Commentaire* Nous craignons que ces dispositions n'aboutissent à des enquêtes parallèles. Le nouveau Bureau devrait être le seul organisme autorisé à enquêter sur les accidents de transport maritime, et pour cause. Nous croyons donc qu'il y aurait lieu de réexaminer les modifications apportées à la Partie VI de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis

T. Norman Hall  
President

T. Norman Hall  
Président

Note: Translation to follow

cc. M. Blair Armitage, greffier du Comité

c.c. Mr. Blair Armitage, Clerk

CP RAIL

23 June 1989

File: 30.57

Hon. Findlay MacDonald  
Chairman  
Senate Standing Committee on  
Transport and Communications  
The Senate  
Room 229 East Block  
Ottawa, Ontario K1A 0A4

RE: An Act to establish the Canadian Transportation  
Accident Investigation and Safety Board

Dear Mr. Chairman,

CP Rail appreciates the opportunity you have extended to make representations with respect to Bill C-2.

If the Bill becomes law, the Board will be entrusted with a broad mandate and its policies will have a significant impact on the transportation industry. It is for this reason that CP Rail urged the House of Commons Standing Committee on Transport to recommend that the Board's policy-making powers be exercised upon notice to, and in consultation with, the transportation industry in Canada.

We observe that the First Report of the Commons Committee, published in Votes and Proceedings of June 8, 1989, recommended amendments to clause 8 such that the Board's policies would be established "in consultation with interested parties". It appears, however, that the recommended change was not carried forward into Bill C-2 as reprinted.

CP Rail believes that the mandate of the Board will be exercised more effectively if its policies are established in consultation with the industries it oversees. We urge your Committee to amend clause 8 of the Bill to require this consultation.

Kind regards,

D. Apedaile

CP RAIL

Le 23 juin 1989

L'honorable Finlay MacDonald  
Président  
Comité sénatorial permanent  
des transports et  
des communications  
Le Sénat  
Pièce 229, Édifice de l'Est  
OTTAWA (Ontario)  
K1A 0A4

Objet: Loi constituant le Bureau canadien d'enquête sur  
les accidents de transport et de la sécurité des  
transports

Monsieur le Sénateur,

CP Rail vous sait gré de lui avoir donné la possibilité de faire des observations au sujet du projet de loi C-2.

Si le projet devient Loi, le Bureau se verra confier un vaste mandat et ses politiques auront des répercussions considérables sur l'industrie des transports. C'est pourquoi CP Rail a pressé le Comité permanent des transports de la Chambre des communes de recommander que le Bureau exerce ses pouvoirs de réglementation en donnant préavis à l'industrie canadienne des transports et en consultant celle-ci.

Nous faisons observer que le premier rapport du Comité permanent des transports, publié dans les procès-verbaux du 8 juin 1989, recommandait la modification de l'article 8 de façon à ajouter «in consultation with interested parties» dans la version anglaise. Il semble cependant que ce changement n'ait pas été apporté lors de la réimpression du projet de loi C-2.

CP Rail croit que le Bureau exercera son mandat de façon plus efficace s'il peut établir des politiques en consultant les industries dont il s'occupe. Nous pressons votre comité de modifier l'article 8 du projet de loi de façon qu'il prévoie la consultation.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments distingués.

D. Apedaile

## APPENDIX "TPT-2"

Submission of the  
CANADIAN AIR LINE PILOTS  
ASSOCIATION

to the

TRANSPORT COMMITTEE

of the

SENATE OF CANADA

on

BILL C-2

(Canadian Transportation Accident  
Investigation and Safety Board)

June 23, 1989

## APPENDICE «TPT-2»

Mémoire

L'ASSOCIATION CANADIENNE DES PILOTES DE  
LIGNE

au

Comité des Transports et  
des communications

du

SÉNAT DU CANADA

Concernant

LE PROJET DE LOI C-2

(Loi sur le Bureau d'enquête sur les  
accidents de transport)

le 23 juin 1989

## INTRODUCTION

The Canadian Air Line Pilots Association (hereinafter referred to as CALPA) is the professional organization and certified bargaining agent for the vast majority of Canadian professional airline pilots engaged in scheduled commercial services.

It was founded some 50 years ago and has since come to represent the airline pilots in the service of Air Canada, Canadian Airlines International, Quebecair, Air Ontario, Time Air and Air Nova. Our 3700 members are ultimately responsible for the safety of some 30 million passengers a year.

CALPA's primary interest has always been in the field of aviation safety. CALPA has a fully staffed Technical and Air Safety Division as well as scores of specialized Committees which can draw upon expertise in the fields of accident investigation, aeronautical engineering, aircraft design and testing, performance analysis, human factors and others, as well as flight operations.

## COMMENTS

Air Safety in Canada is currently undergoing its closest scrutiny since Mr. Justice Dubin's Commission of Inquiry into Aviation Safety in 1981 which led to the establishment of the Canadian Aviation Safety Board.

Currently a Commission of Inquiry under Mr. Justice Moshansky of the Alberta Court of Appeal is considering the investigation and factors in respect of the Air Ontario accident in Dryden, Ontario March 10, 1989 and Mr. Justice Estey is reviewing the much criticized work of the Canadian Aviation

## INTRODUCTION

L'Association Canadienne des Pilotes de Ligne (ci-après appelée l'A.C.P.L.) est l'organisation professionnelle et l'agent négociateur accrédité de la vaste majorité des pilotes de ligne professionnels canadiens qui assurent des services commerciaux réguliers.

L'A.C.P.L. existe depuis près de 50 ans et représente les pilotes de ligne d'Air Canada, de Canadian Airlines International, de Québecair, d'Air Ontario, de Time Air et d'Air Nova.

L'A.C.P.L. s'est toujours intéressée avant tout à la sécurité aérienne. La Division technique et de la sécurité aérienne est dotée d'un effectif complet et l'Association compte aussi un grand nombre de comités spécialisés qui regroupent des experts dans les domaines des enquêtes sur les accidents, du génie aéronautique, de la conception et de la mise à l'essai d'aéronefs, de l'analyse de la performance, des facteurs humains et autres ainsi que du pilotage d'aéronefs.

## REMARQUES

La sécurité aérienne au Canada fait présentement l'objet de l'examen le plus rigoureux depuis celui de la Commission d'enquête du juge Dubin sur la sécurité aérienne, qui a été instituée en 1981 et à laquelle nous devons le Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Une commission d'enquête dirigée par le juge Moshansky, de la Cour d'appel de l'Alberta, a été chargée d'analyser l'enquête sur l'accident d'Air Ontario survenu à Dryden (Ontario) le 10 mars 1989 et les circonstances dans laquelle il s'est produit, et le juge Estey a été chargé d'examiner le travail

Safety Board in respect of the Arrow Air accident at Gander, Newfoundland.

As it is most likely that one or both of these Commissions will make recommendations on the structure and methodology of aircraft accident investigations in Canada, CALPA feels that the Government should await the reports of these Commissions prior to enacting any new legislation in this respect.

Passing the legislation now almost guarantees that any pertinent recommendations by the aforementioned Commissions will not be implemented.

Further more, we feel that the verdict is not in yet in respect of the Canadian Aviation Safety Board Act.

Although serious difficulties arose within the Canadian Aviation Safety Board, CALPA feels that, in major part, the obvious problem of public dissent was due to the personalities of some of the players and possible their naivety. Replacing the legislation in order to deal with personnel problems would appear to be a drastic and unnecessary move at this juncture, particularly when the root cause of the problems appears to have been dissatisfaction with the standard of investigations. CALPA supports in principle the concept of an active role taken by members of the CASB who are not satisfied with investigations or conclusions in respect of certain accidents, and feels that this is an indication that the system of checks and balances is working.

## CONCLUSION

It has been disappointing that the House of Commons' Transport Committee was so unreceptive to the numerous improvements to Bill C-2 recommended by various witnesses. The resistance to making changes and the haste with which the Bill has moved through the House of Commons will, in the long run, result in legislation that will likely require major amendments if the cause of safety is to be properly served. It would be better to get it right now.

Mr. Justice Estey's report is expected momentarily, while Mr. Justice Moshansky will deal with improvements to the structure and methodology of accident investigation in his interim report due by September 30. In the meantime there is no loss of current investigative powers, which would continue under the CASB, the National Transportation Agency and Transport Canada.

CALPA thus strongly urges the Senate Committee of Transport Canada to delay passage of the Bill C-2 until the Government has had the benefit of the reports of Mr. Justice Estey and Mr. Justice Moshansky.

du Bureau canadien de la sécurité aérienne relativement à l'accident d'Arrow Air, survenu à Gander (Terre-Neuve).

Comme au moins une de ces commissions fera très probablement des recommandations sur la structure et la méthodologie des enquêtes sur les accidents d'aéronefs au Canada, l'A.C.P.L. estime que le gouvernement devrait attendre la parution de leurs rapports avant de promulguer de nouvelles lois à cet égard.

S'il adopte le projet de loi maintenant, on peut s'attendre à ce qu'aucune recommandation pertinente formulée par ces commissions ne soit appliquée.

En outre, nous estimons que tout n'a pas encore été dit au sujet de la loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Le Bureau canadien de la sécurité aérienne a éprouvé de graves problèmes internes mais l'A.C.P.L. attribue surtout la défaveur du public à la personnalité de certains de ses membres et peut-être à leur naïveté. Remplacer la loi le constituant afin de régler des conflits de personnalité serait abusif et prémature, d'autant plus que la cause première des déboires du Bureau semble être le mécontentement à l'égard des normes régissant les enquêtes. L'A.C.P.L. souscrit en principe à la notion de rôle actif adoptée par les membres du Bureau canadien de la sécurité aérienne qui ne sont pas satisfaits des enquêtes ou des conclusions relativement à certains accidents, et y voit la preuve que le système de l'équilibre des pouvoirs fonctionne.

## CONCLUSIONS

Le peut d'empressement manifesté par le Comité permanent des Transports de la Chambre des Communes à l'égard des nombreuses améliorations proposées par les témoins a été une déception. Le refus d'amender le projet de loi, et la hâte avec laquelle par la Chambre des Communes nous voudrions une loi que nous serons tôt ou tard forcés de modifier considérablement pour pouvoir assurer la sécurité aérienne.

Le juge Estey déposera bientôt son rapport, tandis que celui du juge Moshansky, qui portera sur les améliorations à la structure et à la méthodologie des enquêtes sur les accidents d'aéronefs, est attendu pour le 30 septembre. Pour l'instant, les enquêtes au Canada continuent de relever du Bureau canadien de la sécurité aérienne, de l'Office national des transports du Canada et de Transports Canada.

L'A.C.P.L. demande instamment au Comité sénatorial permanent des transports et des communications de ne pas adopter le projet de loi C-2 tant que le gouvernement n'aura pas pris connaissance des rapports des juges Estey et Moshansky.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From Transport Canada:*

Judith O'Rourke, Senior Policy Analyst;  
Paul Royer, Senior Counsel.

*De Transports Canada:*

Judith O'Rourke, analyste supérieure des politiques;  
Paul Royer, conseiller supérieur.



Second Session  
Thirty-fourth Parliament, 1989

Deuxième session de la  
trente-quatrième législature, 1989

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et communications

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MacDONALD

*Président:*  
L'honorable FINLAY MacDONALD

Wednesday, June 28, 1989

Le mercredi 28 juin 1989

Issue No. 3

Fascicule n° 3

First proceedings on:

Premier fascicule concernant:

Bill C-6, An Act to amend the Radio Act and certain  
other Acts in consequence thereof

Projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur la radio et  
certaines autres lois en conséquence

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE  
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* The Honourable Finlay MacDonald

*Deputy Chairman:* The Honourable Keith Davey

and

The Honourable Senators:

Atkins	Muir
Bonnell	*Murray, P.C.
Chaput-Rolland	(or Doody)
Graham	Spivak
F. Leblanc	J. B. Stewart
*MacEachen, P.C.	Stollery
(or Frith)	Turner

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald

*Vice-président:* L'honorable Keith Davey

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	Muir
Bonnell	*Murray, c.p.
Chaput-Rolland	(ou Doody)
Graham	Spivak
F. Leblanc	J. B. Stewart
*MacEachen, c.p.	Stollery
(ou Frith)	Turner

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate of Tuesday, June 27th, 1989:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Chaput-Rolland, seconded by the Honourable Senator Simard, for the second reading of the Bill C-6, An Act to amend the Radio Act and certain other Acts in consequence thereof.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Chaput-Rolland moved, seconded by the Honourable Senator David, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mardi 27 juin 1989:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Chaput-Rolland, appuyé par l'honorable sénateur Simard, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur la radio et certaines autres lois en conséquence.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Chaput-Rolland propose, appuyé par l'honorable sénateur David, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications..

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Gordon Barnhart

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 28, 1989  
(4)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in Room 356-S, Centre Block, at 12:37 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Bonnell, Chaput-Rolland, Davey, Doody, Frith, Graham, MacDonald, Spivak, and Turner. (10)

*Other Member present:* The Honourable Senator Petten.

*In attendance:* Jean-Daniel Bélanger, researcher, Library of Parliament; Ms. Jill Anne Pickard, Senate Committees and Private Legislation Branch.

*Also in attendance:* The Official Reporters of the Senate.

## Witnesses:

Mr. Jim Edwards, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Communications.

*Officials from the Department of Communications:*

Rob Gordon, Assistant Deputy Minister, Spectrum Management;

David Dawson, Regulatory Policy Analyst, Radio Regulatory Branch.

The Committee resumed consideration of Bill C-6, An Act to amend the Radio Act and certain other Acts in consequence thereof.

Mr. Edwards read a prepared statement and answered questions with the assistance of Mr. Gordon.

Senator Frith moved—That the Committee adjourn to the call of the Chair.

After debate

It was resolved in the affirmative.

The Committee adjourned at 1:59 o'clock p.m. to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 28 JUIN 1989  
(4)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 12 h 37, pièce 356-S, Édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur MacDonald.

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Bonnell, Chaput-Rolland, Davey, Doody, Frith, Graham, MacDonald, Spivak, et Turner. (10)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Petten.

*Présents:* Jean-Daniel Bélanger, attaché de recherches, Bibliothèque du Parlement; M<sup>me</sup> Jill Anne Pickard, secrétaire, Direction des comités et de la législation privée.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

## Témoins:

M. Jim Edwards, député, secrétaire parlementaire du ministre des Communications.

*Fonctionnaires du ministère des Communications:*

Rob Gordon, sous-ministre adjoint, Gestion du spectre;

David Dawson, analyste des politiques de réglementation, Direction de la réglementation des radiocommunications.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur la radio et certaines autres lois en conséquence.

M. Edwards lit une déclaration et répond aux questions avec l'aide de M. Gordon.

Le sénateur Frith propose—Que le Comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 13 h 59, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Blair G. Armitage

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, June 28, 1989

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-6, to amend the Radio Act and certain other Acts in consequence thereof, met this day at 12.30 p.m., to give consideration to the bill.

**Senator Finlay MacDonald (Halifax)** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, you will remember that yesterday, Bill C-6, to amend the Radio Act and certain other Acts in consequence thereof, was referred to this committee for its consideration. This is our first meeting on Bill C-6 and we have with us today Mr. Jim Edwards, who is the Parliamentary Secretary to the Minister of Communications, and Mr. Rob Gordon, the Assistant Deputy Minister of Spectrum Management in the Department of Communications. We also have with us today Mr. David Dawson, Regulatory Policy Analyst in the Radio Regulatory Branch. I also see that Mr. Benoit Arsenault is present. I spoke to him this morning on the telephone, but I do not know whether we have ever really met.

**Mr. Benoit Arsenault, Legislative Assistant to the Minister of Communications, Department of Communications:** I think it is the first time we have met, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Benoit Arsenault is the Legislative Assistant to the Minister of Communications.

Mr. Al Kosak is also here. Mr. Kosak is the Legislative Assistant to the Parliamentary Secretary, Mr. Edwards.

Mr. Edwards, how would you like to proceed?

**Mr. Jim Edwards, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Communications:** Mr. Chairman, I have a brief statement to make on the legislation which, if the committee is interested, I could deliver and then, together with Mr. Gordon, perhaps we could take the questions of the members of the committee. May I proceed, sir?

**The Chairman:** Yes, please proceed.

**Mr. Edwards:** Thank you, Mr. Chairman.

The history of Canada is in many ways a history of communications. Our rivers were the highways of native Canadians, explorers and fur traders. Early roads served local traffic before Canada was linked by a railroad coast-to-coast. These avenues of communication made possible the development of our identity and our existence as a sovereign, independent country.

Today, our capacity to communicate has grown enormously. The key resource which makes many of these communication vehicles possible is the radio spectrum, a vital, valuable and finite natural resource essential for our country's economic, social and cultural development.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 28 juin 1989

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel le projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur la radio et certaines autres lois en conséquence, a été renvoyé se réunit aujourd'hui à 12 h 30 pour examiner le projet de loi.

**Le sénateur Finlay MacDonald (Halifax)** (*président*) assure la présidence.

**Le président:** Vous vous souviendrez que le projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur la radio et certaines autres lois en conséquence, vous a été renvoyé hier pour examen. Il s'agit de notre première réunion sur ce projet de loi et nous avons avec nous aujourd'hui le secrétaire parlementaire du ministre des Communications, M. Jim Edwards, et le sous-ministre adjoint de la gestion du spectre au ministère des Communications, M. Rob Gordon. Sont aussi présents, M. David Dawson, analyste des politiques de réglementation à la Direction de la réglementation des radiocommunications, ainsi que M. Benoit Arsenault. J'ai parlé à celui-ci au téléphone ce matin, mais je ne sais pas si nous nous sommes déjà vraiment rencontrés.

**M. Benoit Arsenault, adjoint législatif du ministre des Communications, ministère des Communications:** Je crois que c'est la première fois que nous nous rencontrons, monsieur le président.

**Le président:** M. Benoit Arsenault est l'adjoint législatif du ministre des Communications.

M. Al Kosak est également ici; M. Kosak est l'adjoint législatif du secrétaire parlementaire, M. Edwards.

Comment aimeriez-vous procéder monsieur Edwards?

**M. Jim Edwards, député, secrétaire parlementaire du ministre des Communications:** J'aurais une brève déclaration à faire sur le projet de loi, monsieur le président. Si le Comité est intéressé, je pourrais faire cette déclaration, puis M. Gordon et moi pourrions peut-être répondre aux questions des membres du Comité. Puis-je procéder ainsi?

**Le président:** Oui, allez-y.

**M. Edwards:** Merci, monsieur le président.

L'histoire du Canada est, à de nombreux égards, intimement liée aux communications. Avant la construction d'un chemin de fer d'un océan à l'autre, les autochtones, les explorateurs et les trappeurs empruntaient les rivières pour se déplacer sur de longues distances alors que les premiers chemins ne servaient qu'aux déplacements locaux. Ces moyens de communication ont rendu possible le développement de notre identité et l'avènement du pays souverain et indépendant qu'est devenu le Canada.

De nos jours, les moyens de communication mis à notre disposition sont beaucoup plus nombreux. Mais un grand nombre d'entre eux ne pourraient pas exister sans le spectre radio, une ressource naturelle indispensable, précieuse et limitée, qu'il est essentiel de bien gérer pour assurer le développement économique, social et culturel de notre pays.

## [Text]

Les techniques de radiocommunication de pointe font désormais partie intégrante de notre vie quotidienne; elles composent un élément fondamental de l'infrastructure de notre société et leur influence devient de plus en plus grande. Les découvertes des 25 dernières années (satellites, liaisons hertziennes, téléphones cellulaires et systèmes de radionavigation électronique) transforment notre vie.

Toutes ces nouvelles applications de techniques innovatrices sont tributaires du spectre radio et sans une gestion efficace, le spectre radio deviendrait inaccessible à cause des interférences et le chaos en résulterait.

Le gouvernement juge essentiel d'adopter le projet de loi C-6 sur la radio pour assurer la gestion efficace du spectre au bénéfice de tous les Canadiens.

What are the benefits of the wise use and effective management of the radio spectrum? The Canadian telecommunications industry is a major contributor to our economy. It provides the communications hardware and services essential to our wellbeing, both economically and socially. Without a strong, competitive domestic communications sector without aggressive Canadian companies and effective, efficient telecommunications systems to help deliver our goods, Canada would be at a disadvantage in the world marketplace.

Secondly, the Canadian broadcasting system and the telecommunications networks which cross the country are the two major vehicles for the communication of our culture.

Les répercussions du système de radiodiffusion sur la société canadienne sont énormes. Je ne saurais trop insister sur le rôle que jouent les radiodiffuseurs dans la diffusion de la culture en aidant les Canadiens à partager leurs idées, leurs informations et leurs rêves.

Des systèmes de radiodiffusion et de télécommunication ne sauraient fonctionner sans radiofréquences libres d'interférence pour desservir les habitations, les systèmes de télévision par câble et les régions éloignées du Canada.

Les activités de nos systèmes de télécommunications sont ainsi à la merci du spectre des radiofréquences.

Monsieur le président, les preuves de cet état de fait abondent. La compétitivité du marché dans le secteur des téléappels et du téléphone cellulaire a permis d'assurer des services de communications à un grand nombre de personnes qui en avaient besoin. Notre culture économique a offert aux gens qui se déplacent souvent la possibilité de rester en contact où qu'ils soient et d'accroître ainsi leur productivité et leur capacité de réagir rapidement en cas d'urgence.

Satellites link the far reaches of Canada, delivering newspaper copy to printing plants in eastern and western Canada, broadcasting signals to underserved areas, transmitting patients' vital signs from an airborne ambulance to a hospital. There are so many uses of the radiofrequency spectrum in our everyday lives that it stretches the imagination to enumerate them.

## [Traduction]

Advanced radio technology has become an integral part of our daily lives—an essential element of the infrastructure of our society—and its influence is growing, the developments of the last twenty-five years—satellites, microwave systems, cellular telephones and electronic radionavigation systems—are transforming our lives.

All these new applications of innovative technology are dependent on the radio spectrum. Without good management the radio spectrum would be rendered inaccessible by interference and chaos would result.

Bill C-6, the *Radiocommunication Bill*, is a legislative initiative which this government believes is essential to ensure effective management of the spectrum for the benefit of all Canadians.

Quels sont les avantages à tirer de l'utilisation judicieuse et de la bonne gestion du spectre radio? Les industries canadiennes des télécommunications contribuent dans une large mesure à l'économie du Canada. Elles approvisionnent le marché en matériel et en services de communications essentiels à notre bien-être tant économique que social. Or, sans un secteur des communications fort et concurrentiel, sans des sociétés canadiennes dynamiques et des systèmes de télécommunications efficaces et efficaces pour nous aider à livrer nos biens et nos services le Canada serait désavantagé sur le marché international.

Deuxièmement, le système canadien de radiodiffusion et les réseaux de télécommunications qui relient le pays constituent deux des principaux moyens de diffusion de la culture.

The impact of the broadcasting system on Canadian society is immense. I cannot overstate the role which broadcasters play in the communication of culture by helping Canadians to share their ideas, information and dreams.

It is impossible for both broadcasting systems and telecommunication systems to operate without interference-free radio frequencies to serve individual homes, cable television systems and remote areas of Canada.

Our telecommunications systems are also absolutely dependent on the radio frequency spectrum for their operation.

Mr. Chairman, the evidence of this is all around us. Competitive market development in the personal paging and cellular telephone business has delivered communications to a large number of citizens who have need for such a service. Our economic culture has made it possible for highly mobile people to be reached wherever they are located, and in so doing improve their productivity and their ability to respond quickly in emergencies.

Les satellites relient les régions éloignées de notre pays, acheminent le texte de journaux aux imprimeries de l'est et de l'ouest du Canada, diffusent des signaux aux régions mal desservies et transmettent les signes vitaux d'un malade d'une ambulance aérienne à un hôpital. Les utilisations du spectre des radiofréquences sont si nombreuses dans notre vie de tous les jours que leur énumération défie l'imagination!

*[Text]*

Broadcasting and radiocommunications are essential vehicles to deliver our economic goods and to communicate our culture to one another. It is the responsibility of the Minister of Communications to provide a well-constructed legislative roadway for the smooth travel of these vehicles.

Grâce au projet de loi C-6, nous pourrions tenir à jour et sans interférence le spectre de radiofréquences. Il est essentiel à notre capacité de communiquer adéquatement et de partager nos idéaux, nos valeurs et nos aspirations (notre culture) et d'encourager la poursuite de la croissance économique et de la rentabilité de l'industrie des radiocommunications, si importantes pour le Canada.

La *Loi sur la radio* n'a pas subi de modifications profondes depuis 50 ans. Par contre, le règlement de l'Union internationale des télécommunications, organisme international qui régit les activités de gestion du spectre, a été révisé plus de 20 fois au cours de la même période de temps.

Les progrès technologiques dans le secteur des radiocommunications sont phénoménaux depuis 50 ans, mais notre cadre législatif n'a pas suivi le même rythme. Il est essentiel d'apporter des révisions qui permettront au Canada de faire face aux progrès récents et futurs.

Communications have made the world a global village where efficiency and effectiveness are essential to economic competitiveness. The provisions of this bill will make it easier for Canadian entrepreneurs to do business and stimulate the development of new applications of radiocommunications hardware and services.

In addition, there will be relief from some of the regulatory burden which has slowed development. There are measures which will protect Canadians from substandard electronic equipment which has been imported into the country.

Mr. Chairman and honourable senators, the radio spectrum is a precious natural resource which will work to our benefit if we respect its limitations and exercise responsible management. Bill C-6, the radiocommunication bill, has this goal as its purpose. The measures proposed in the legislation are prudent, responsible and thoughtful. With this legislation in place, we will be better able to conserve this indispensable resource which in so many ways is an integral part of our daily life.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Edwards. Perhaps someone would like to commence. Senator Chaput-Rolland?

**Senator Chaput-Rolland:** I presented this bill in the house with a great deal of pleasure because it does not interfere at all with what I call the substance and essence of the act. Today you referred to freedom of culture and to the fact that the bill played a role in our culture. Had I known that, I might have been a little bit more reticent, as a broadcaster and as somebody who has done some things in radio and television, to introduce the bill. This bill will be followed by another bill on the essence and substance of television. Where do you distinguish the difference? Is this one what I would call the house and the next one the rooms in which we will share?

**Mr. Edwards:** I would describe this bill as the bedrock on which the foundation of the house is situated. It is not only the

*[Traduction]*

La radiodiffusion et les radiocommunications sont des moyens essentiels de livraison de nos biens économiques et de diffusion de notre culture. Il incombe donc au ministre des Communications d'établir une voie législative efficace qui assure le bon fonctionnement de ces véhicules d'information.

Bill C-6 will ensure that the radio frequency spectrum is maintained up-to-date and interference-free. It is a bill essential to our ability to communicate effectively and thus share our ideals, values and aspirations—our culture—with each other. It will encourage continued economic growth and well-being of the radiocommunications industry which is so important for Canada.

The *Radio Act* has not been updated substantially in 50 years. It is worth noting that the regulations of the International Telecommunications Union, the international regulating umbrella in regard to spectrum management, have been revised more than twenty times in the same period.

Technological development in radiocommunications has been phenomenal in the past 50 years, yet our sustaining legislative framework has not kept pace. Revisions which position Canada to deal with recent and future developments are essential.

Les communications ont transformé le monde en un immense village où l'efficacité et l'efficience sont essentielles à la compétitivité économique. Les dispositions de ce projet de loi faciliteront la tâche aux entrepreneurs canadiens et encourageront la mise au point de nouvelles applications dans le domaine du matériel et des services de radiocommunications.

En outre, la réglementation, qui a ralenti le développement, sera assouplie. Elle contient également des mesures qui protégeront les Canadiens contre l'importation au pays de matériel électronique de qualité inférieure.

Monsieur le président et honorables sénateurs, le spectre radio est une ressource naturelle précieuse dont les Canadiens tireront profit si nous en respectons les limites et si nous en assurons une gestion responsable. C'est là l'objectif que, par ses mesures prudentes, responsables et réfléchies, ce projet de loi sur les radiocommunications veut atteindre. Une fois cette mesure législative en place, nous serons plus à même de conserver cette ressource indispensable qui fait de tant de manières partie intégrale de notre vie quotidienne.

**Le président:** Merci, monsieur Edwards. Qui aimerait commencer? M<sup>me</sup> Chaput-Rolland?

**Le sénateur Chaput-Rolland:** C'est avec un grand plaisir que j'ai présenté ce projet de loi dans cette Chambre parce qu'il ne touche pas du tout à ce que j'appelle la substance et l'essence de la loi. Vous avez fait allusion aujourd'hui à la liberté de culture et au rôle culturel de ce projet de loi. Si je l'eût su, j'aurais peut-être été un peu plus réticent, pour avoir travaillé tant à la radio qu'à la télévision, à présenter ce projet de loi. Celui-ci sera suivi d'un autre projet de loi sur l'essence et la substance de la télévision. Où situez-vous la différence? S'agit-il ici d'un projet de loi sur ce que je pourrais appeler la maison, alors que le prochain délimitera les pièces?

**M. Edwards:** Je décrirais ce projet de loi comme le socle rocheux sur lequel les fondations de la maison reposeront. Il ne

[Text]

bedrock upon which the house of broadcasting will be built, but it is also the bedrock upon which all other forms of electronic communication are to be erected. With reference to your concern about culture and whether this bill has cultural implications, I would say that it has cultural implications only insofar as it is a very efficient delivery system of our cultural goods.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, I want to follow up on the interesting question just asked. Back in the 1930s the constitutional validity of the Radio Act was challenged. The judicial committee of the Privy Council decided that the Radio Act was indeed within the legislative jurisdiction of the Parliament of Canada and not within the legislative jurisdiction of the legislatures of one or more of the provinces. You are now making some changes. Do you have a legal opinion to indicate that the act as amended will be within the exclusive legislative jurisdiction of the Parliament of Canada?

**Mr. Edwards:** I will defer to Mr. Gordon on that question, if I may.

**Mr. Rob Gordon, Assistant Deputy Minister, Spectrum Management, Department of Communications:** We have a legal opinion from the Department of Justice to the effect that this bill will not affect jurisdiction.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mr. Chairman, this may seem a bit reaching, but in view of the question which was just now asked, and the fact that the bill does, as you say, have implications for culture, let us suppose that the Meech Lake Accord becomes constitutional law—

**Senator Chaput-Rolland:** I hope so.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** There are many people who hope so, particularly many on the other side; but let us assume that it does become constitutional law. Do you have a legal opinion as to the impact of the distinct society clause on the interpretation of the division of legislative jurisdiction insofar as it would affect the constitutionality of the act as amended by the bill now before the Senate?

**Mr. Edwards:** Mr. Gordon, do we have such an opinion?

**Mr. Gordon:** I cannot answer whether, when the constitutional law section of the Department of Justice reviewed the bill, they reviewed it with the eventualities you have in mind, but they have reviewed it and assured us that there were no implications.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** I want to make sure I understand you correctly. They assured you under the Constitution as it now stands that you have no jurisdictional problems, but they did not look ahead. Is that correct?

**Mr. Gordon:** I do not know. I cannot answer you here whether they did or did not look ahead.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Do you realize that one interpretation of the distinct society clause—I think it

[Traduction]

s'agit pas seulement du socle rocheux sur lequel la maison de la radio et de la télédiffusion sera érigée, mais aussi de celui sur lequel toutes les autres formes de communications électroniques reposeront. Pour ce qui est de vos préoccupations culturelles et des répercussions du projet de loi sur ce plan, je dirais que son seul impact culturel est d'établir un système très efficace de diffusion de nos biens culturels.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** J'aimerais, monsieur le président, revenir sur l'intéressante question qui vient d'être posée. Dans les années 30, la constitutionnalité de la Loi sur la radio a été contestée. Le Comité judiciaire du Conseil privé a décidé que la Loi sur la radio relevait effectivement de la juridiction législative du Parlement du Canada et non pas de celle des assemblées législatives d'une ou de plusieurs provinces. Vous apportez maintenant des changements. Avez-vous obtenu un avis juridique confirmant que la loi telle que modifiée continuera de relever de la juridiction législative exclusive du Parlement du Canada?

**M. Edwards:** Je demanderais à M. Gordon de répondre à cette question, si vous me le permettez.

**M. Rob Gordon, sous-ministre adjoint, Gestion du spectre, ministère des Communications:** Nous avons obtenu un avis juridique du ministère de la Justice selon lequel ce projet de loi n'aura pas d'incidence sur la juridiction.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Cela peut sembler tiré par les cheveux, monsieur le président, mais étant donné la question qui vient d'être posée et le fait que le projet de loi a, comme vous le dites, des répercussions culturelles, supposons que l'Accord du lac Meech devienne un élément de droit constitutionnel . . .

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Je l'espère bien.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Nombreux sont ceux qui l'espèrent, surtout de l'autre côté; mais supposons que l'Accord fasse partie du droit constitutionnel. Avez-vous obtenu un avis juridique concernant l'impact que la clause de la société distincte, dans la mesure où elle se répercuterait sur la constitutionnalité de la loi telle que modifiée par le projet de loi dont le Sénat est actuellement saisi, aurait sur l'interprétation donnée au partage de la juridiction législative?

**M. Edwards:** Avons-nous obtenu un tel avis, monsieur Gordon?

**M. Gordon:** Je ne saurais dire si, en examinant le projet de loi, la Section du droit constitutionnel du ministère de la Justice l'a étudié sous cet angle, mais elle l'a examiné et nous a assurés qu'il n'en découlerait aucune conséquence.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Je veux m'assurer d'avoir bien compris. Vos conseillers vous ont assurés qu'il n'existe aucun problème juridique en vertu de la Constitution, dans son état actuel, mais ils n'ont pas regardé plus loin. Est-ce exact?

**M. Gordon:** Je ne le sais pas. Je ne saurais vous dire s'ils ont regardé plus loin ou pas.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Êtes-vous conscient qu'une interprétation de la clause de la société dis-

[Text]

is the interpretation favoured by the Premier of Quebec as well as myself—could have serious implications as to the constitutionality of this measure. On the other hand, there are those who say not, but it is a pretty important question.

**Mr. Edwards:** Allow me to offer an observation on that point. I am hypothesizing, as, I guess all of us would have to in such a situation. I believe, for example, that it is accepted throughout the regulations of the International Telecommunications Union that only nation states and member states of the ITU have the authority to regulate telecommunications and radio communications within their respective jurisdictions. So even given the broadest construction of the distinct society clause, I do not see this bill impacting or being impacted upon.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** However, international law cannot affect the constitutional law of a sovereign state. Your answer implies that it could.

**Mr. Edwards:** I am not a constitutional lawyer, but I believe that every time a sovereign nation enters into an international treaty, it surrenders some element of its sovereignty. Paradoxically, entering into that treaty is an act of sovereignty.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** This is a very complicated road and it is pretty clear, Mr. Chairman, that the witness and I would have to talk a long time before we would agree on the matter. I think that he is wrong in his interpretation, but I will leave it at that.

**Senator Frith:** I would like to pursue the question raised by Senator Stewart. Mr. Secretary, you will remember that the wording in the Meech Lake Accord is to the effect that the Constitution shall be interpreted, etc., and it is there that the wording on the distinct society is included. I do not consider myself an expert in constitutional law, but I have studied and practised a bit and, of course, the Radio Act is a very famous case in constitutional law. If it is possible, I would be interested in finding out whether the advice that was given took into account that possibility. I do not know whether the answer given will be determinative of what the Senate does, but it seems to me that it is worth a question or two, if the Assistant Deputy Minister could find out for us. I know it is not the practice or tradition for the government to actually expose to debate what would amount to cross-examination of legal opinions that are given to it, but I do not think they would object to saying that the matter was or was not dealt with.

**Mr. Edwards:** We can give that undertaking.

**Senator Frith:** Thank you. I would like to begin with a couple of specific points. I believe the government accepted an amendment to this bill in the committee hearings in the other place. Was there more than one amendment?

**Mr. Edwards:** No. There were no amendments accepted.

[Traduction]

tincte—je crois que c'est l'interprétation pour laquelle, comme moi, le Premier ministre du Québec penche—pourrait avoir de graves répercussions sur la constitutionnalité de cette mesure législative? D'autres prétendent bien sûr que non, mais la question demeure importante.

**M. Edwards:** Permettez-moi de faire une remarque à ce sujet. Je prends une situation hypothétique, car il serait difficile de faire autrement en pareille situation. Les règlements de l'Union internationale des télécommunications partent du principe, je crois, que seuls les États qui sont membres de l'UIT ont l'autorité voulue pour réglementer les télécommunications et les communications radiophoniques à l'intérieur de leur juridiction respective. Même en donnant à la clause de la société distincte l'interprétation la plus large possible, je ne vois pas comment ce projet de loi serait touché ou aurait une incidence.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Le droit international ne saurait de toute manière influencer sur le droit constitutionnel d'un État souverain. Votre réponse donne à entendre qu'il le pourrait.

**M. Edwards:** Je ne suis pas un spécialiste du droit constitutionnel, mais je crois que chaque fois qu'un État souverain signe un traité international il abandonne une partie de sa souveraineté. Il est paradoxal que la signature d'un tel traité constitue un acte de souveraineté.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** C'est là une situation très complexe et il paraît clair, monsieur le président, qu'il nous faudrait discuter longtemps avant de nous entendre, le témoin et moi, sur ce sujet. Je crois que son interprétation est fausse, mais je suis prêt à m'en tenir à cela.

**Le sénateur Frith:** J'aimerais poursuivre dans le sens de la question soulevée par le sénateur Stewart. Vous vous souviendrez, M. Edwards, que le libellé de l'Accord du lac Meech dit que la Constitution sera interprétée, et ainsi de suite, et que c'est dans ce contexte qu'on parle de la société distincte. Je ne me considère pas comme un expert du droit constitutionnel, mais j'ai étudié et pratiqué le droit pendant quelque temps, et la Loi sur la radio est, bien sûr, une affaire très importante en droit constitutionnel. Je serais intéressé de savoir, dans la mesure où c'est possible, si l'avis formulé tenait compte de cette possibilité. Je ne sais pas si la réponse reçue sera déterminante pour la Sénat, mais il me semble qu'il vaut la peine de poser une ou deux questions, si le sous-ministre adjoint peut se renseigner pour nous. Je sais qu'il n'est pas dans la pratique ou la tradition gouvernementale d'exposer à ce qui revient à un contre-interrogatoire ceux qui lui donnent des avis juridiques, mais je ne crois pas que les intéressés auraient objection à dire si cet aspect de la question a été pris en compte ou pas.

**M. Edwards:** Nous pouvons nous y engager.

**Le sénateur Frith:** Merci. J'aimerais aborder quelques points précis pour commencer. Je crois savoir que le gouvernement a accepté un amendement à ce projet de loi au cours des audiences du Comité de l'autre endroit. Est-ce qu'il y a eu plus d'un amendement?

**M. Edwards:** Non. Aucun amendement n'a été accepté.

[Text]

**Senator Frith:** I believe I received some material covering an amendment dealing with foreign control. Was it rejected?

**Mr. Edwards:** Yes. Mrs. Finestone debated with herself during the House of Commons Legislative Committee proceedings as to whether or not she would offer amendments. She chose not to at that stage, but did offer, I believe, three amendments at the report stage, one of them having to do with ownership.

**Senator Frith:** None of them were accepted?

**Mr. Edwards:** No, they were not. They were defeated on division.

**Senator Frith:** I see that some of my material is from Mrs. Finestone's office. Why did the government reject that amendment?

**Senator Davey:** Excuse me for one second. Could you please read that amendment?

**Senator Frith:** I am told the purpose of the amendment is as follows:

require that those who acquire radio authorizations be 80 per cent Canadian-owned and effectively controlled by Canadians

this amendment would require those holding licences for: microwave links, radio-relay systems, cellular telephones, paging transmitters, mobile data systems, satellite communications, air and marine radar, and citizens' band or CB radio would have to be 80 per cent Canadian-owned and controlled

by placing ownership requirements in legislation and not regulation—the rules of the game would be clear. There could be no suggestion of unfairness or favouritism as everything would be "on the table."

As you may remember, the Senate sometimes proposes amendments to the legislation and the legislation then goes back for consideration by the House of Commons. Can you talk me out of proposing such an amendment?

**Mr. Edwards:** I would endeavour to do so, senator.

**Senator Frith:** Can you tell me why?

**Mr. Edwards:** Yes. I believe this legislation is deemed important to the industry and, therefore, the government is responding to that wish for haste. Of course, we all want the legislation to be as good as it can possibly be. Certainly, the previous bill has existed for 50 years and, while this bill may not exist for 50 years, we would like it to stand the test of time for a while.

The Minister of Communications, in the report stage debate in the House of Commons last week, said that he felt the amendment proposed by Mrs. Finestone went too far and would be neither practical nor useful. He went on to say that the government believes it is better for the regulations to have the flexibility required to meet Mrs. Finestone's laudable

[Traduction]

**Le sénateur Frith:** Il me semble avoir reçu des documents portant sur un amendement concernant la propriété étrangère. A-t-il été rejeté?

**M. Edwards:** Oui. M<sup>me</sup> Finestone s'est longtemps demandée pendant les délibérations du Comité législatif de la Chambre des communes si elle allait déposer des amendements ou non. Elle a finalement décidé de ne pas le faire à cette étape, mais a cependant présenté trois amendements, je crois, à l'étape du rapport, dont un portait sur la propriété.

**Le sénateur Frith:** Aucun n'a été accepté?

**M. Edwards:** Non, aucun. Ils ont été mis aux voix et rejetés.

**Le sénateur Frith:** Je vois que certains de mes documents viennent du bureau de M<sup>me</sup> Finestone. Pourquoi le parti ministériel a-t-il rejeté cet amendement?

**Le sénateur Davey:** Excusez-moi un instant. Pourriez-vous nous lire l'amendement en cause?

**Le sénateur Frith:** On me dit que l'objet de l'amendement était le suivant:

exiger que les détenteurs d'autorisations de radiocommunication appartiennent à 80 p. 100 à des Canadiens et soient sous le contrôle effectif de Canadiens

Cet amendement ferait en sorte que les détenteurs de permis de liaisons hertziennes, de faisceaux hertziens, de téléphones cellulaires, d'émetteurs de téléappel, de systèmes de données mobiles, de communications par satellite, de radars aériens et maritimes, et de radios BP ou bande publique appartiennent ou soient contrôlés à 80 p. 100 par des Canadiens

en énonçant dans la loi et non pas dans le règlement les exigences en matière de propriété. Les règles du jeu seraient ainsi très claires. Personne ne pourrait se plaindre d'injustice ou de favoritisme parce que tout serait mis noir sur blanc.

Comme vous le savez sans doute, le Sénat propose parfois des amendements aux mesures législatives avant que celles-ci ne retournent à la Chambre des communes pour étude. Pourriez-vous me dissuader de le faire?

**M. Edwards:** Je m'efforcerais de le faire.

**Le sénateur Frith:** Pouvez-vous me dire pourquoi?

**M. Edwards:** Oui. Je crois que l'industrie des communications attache beaucoup d'importance à cette mesure législative et le gouvernement tente de répondre à son désir que nous fassions diligence. Nous voulons évidemment tous que la loi soit aussi parfaite que possible. La loi actuelle existe depuis 50 ans et même si ce projet de loi n'aura sans doute pas aussi longue vie nous aimerions qu'il résiste à l'épreuve du temps pendant un moment.

Au cours du débat en Chambre la semaine dernière, à l'étape du rapport, le ministre des Communications a fait savoir qu'à son avis l'amendement proposé par M<sup>me</sup> Finestone allait trop loin et ne serait ni pratique ni utile. Il a ajouté que, pour le gouvernement, il vaudrait mieux que le règlement ait la souplesse voulue pour atteindre les objectifs louables de M<sup>me</sup>

[Text]

objectives. That was a very brief response and I will elaborate if time permits, I hope to your satisfaction.

In summary, the implication of Mrs. Finestone's amendment would be that there would be a Canadian ownership test applied to every licensee of a portable radio in Canada. That, I believe, would amount to 1.1 million sets covered by licences.

**Senator Frith:** Do we continue to have radio licences?

**Mr. Gordon:** No. We are talking about people who are issued licences because they have what amounts to an emitter of radio waves, because they operate a taxi, a radio station, a ground station for a satellite or any kind of transmitter.

**Mr. Edwards:** It does not apply to receivers.

**Senator Frith:** You are not talking of individuals but, say, a taxi company that would have a licence covering a number of transmitters.

**Mr. Edwards:** I do not know if we have a figure on how many licences would be covered.

**Mr. Gordon:** There would be roughly 1.1 million licences, because, by and large, a large proportion of those licences are for amateur radios. Some of them would be general radio service, mobile radios of all sorts, that you see everywhere used by fire departments, police, and so on.

There are also radios or emitters which are not exempt but which do not have to have a licence. They are not counted in that number, but those are the kinds of emissions you find with everything from garage door openers to wireless door bells which have to meet standards so that they do not interfere with one another.

**Mr. Edwards:** One would be faced with examining the Canadian credentials of every garage door company, of every taxi firm and every other imaginable user of the radio frequency spectrum.

What I should make very clear is that there is absolutely no intention—nor is there any mischief implied in this legislation—of any changes in the 80 per cent Canadian-content requirement in broadcasting licences. That remains, and that has been a fundamental policy of governments of all stripes since 1968.

**Senator Frith:** You are speaking of broadcasting in the sense of a broadcast undertaking rather than broadcasting as a transmitter; is that correct?

**Mr. Edwards:** That is correct.

**Mr. Gordon:** The legislative language Mrs. Finestone used was chosen from a directive given to the CRTC in 1969 in regard to broadcasting to do that very thing for broadcasting.

**Senator Frith:** So you felt it was applicable to broadcasting undertakings, as they are called, but that it was not suitable for some of the equipment or devices included in the definition of Mrs. Finestone's amendment; is that correct?

[Traduction]

Finestone. Voilà en deux mots ce qu'il en est. Je pourrais, si le temps le permet, étoffer davantage ma réponse à votre satisfaction.

Bref, l'amendement de M<sup>me</sup> Finestone aurait comme conséquence de faire subir à chaque détenteur de permis de radio portatif au Canada, soit environ 1,1 million de permis, une épreuve de propriété canadienne.

**Le sénateur Frith:** Délivrons-nous toujours des permis de radio?

**M. Gordon:** Non. Il s'agit ici de permis délivrés à des gens qui, parce qu'ils exploitent une flotte de taxis, une station de radio, une station au sol de communication par satellite ou un autre genre d'émetteur, sont équipés d'émetteurs d'ondes radio.

**M. Edwards:** Cela ne s'applique pas aux récepteurs.

**Le sénateur Frith:** Vous ne parlez pas de particuliers, mais d'entreprises de taxi, par exemple, qui auraient un permis visant plusieurs émetteurs.

**M. Edwards:** Je ne sais pas si nous pouvons vous indiquer le nombre de permis en cause.

**M. Gordon:** Il s'agit d'environ 1,1 million de permis, dont une forte proportion sont délivrés à des radioamateurs. Il y a aussi le service radio général, c'est-à-dire les radios mobiles de tous genres dont les services d'incendie, les corps de police, etc., se servent partout.

Il existe en outre des radios ou émetteurs pour lesquels, sans être exemptés, un permis n'est pas nécessaire. Ceux-ci ne sont pas compris dans le chiffre cité plus haut. Je veux parler de dispositifs comme les mécanismes d'ouverture des portes de garage télécommandés et les sonnettes sans fil qui, comme ils émettent des ondes partout, doivent répondre à des normes pour ne pas créer d'interférences.

**M. Edwards:** Il faudrait alors examiner la teneur canadienne de toutes les entreprises de portes de garage, de taxi, et de tout autre utilisateur imaginable du spectre des radiofréquences.

J'aimerais faire ressortir clairement qu'il n'est absolument pas question de changer les exigences concernant le niveau de contenu canadien, 80 p. 100, requis pour obtenir un permis de diffusion et que ce projet de loi n'a rien de malicieux. Cela a été et demeure un principe fondamental des gouvernements de toute alliance depuis 1968.

**Le sénateur Frith:** Vous parlez de diffusion au sens d'une entreprise de radio ou de télédiffusion, et non pas au sens des émissions d'un émetteur, n'est-ce pas?

**M. Edwards:** C'est exact.

**M. Gordon:** Le langage juridique qu'a employé M<sup>me</sup> Finestone est tiré d'une directive adressée au CRTC en 1969 relativement à la radiodiffusion, afin qu'on fasse exactement cela pour la radiodiffusion.

**Le sénateur Frith:** Vous estimiez donc que les entreprises de radiodiffusion étaient visées, mais non pas une partie du matériel ou des appareils compris dans la définition de l'amendement de M<sup>me</sup> Finestone, n'est-ce pas?

[Text]

**Mr. Gordon:** That is right. For example, we have many Canadian corporations which would not meet an 80 per cent Canadian ownership test but which use radio extensively. I am speaking of everything from logging companies to petroleum exploration companies.

**Senator Frith:** Perhaps someone else may wish to pursue this amendment question.

**The Chairman:** As I understand the supplementary of Senator Frith, I think it would predate 1968. The ownership rule, with respect to 80 per cent Canadian ownership in a radio, television broadcasting company, was found to be totally impractical in a situation like this. Am I becoming impatient with this particular line?

**Senator Frith:** I think we have covered it.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, I would like to ask a supplementary on this. Does Mr. Edwards have any idea what the Canadian ownership content is with respect to satellite microwave systems, cellular telephones, electronic radio navigation systems, and so on? Have you any estimate of what the Canadian content is in that part of the industry as covered under this bill at the present time?

**Mr. Edwards:** It is very high, Senator Graham. As you are aware, the Canadian satellite industry is totally regulated by the CRTC and, indeed, is owned overwhelmingly in Canada by the two corporations in question: Teleglobe and Telesat.

Insofar as cellular systems are concerned, while there are many manufacturers of cellular telephone devices, the fact of the matter is that those who offer those services in Canada and offer the interconnection with conventional telephone networks are all Canadian companies. Cantel, of course, is the Rogers company, and the others are affiliates of Bell and the other member components of Telecom Canada.

**Senator Graham:** In the minister's response to both Mrs. Finestone's proposed amendments and the support given to them by Mr. Waddell of the New Democratic Party, Mr. Masse said that these amendments have:

... a great deal of validity and the points they made are very intelligent. But under the circumstances, we believe that this amendment goes too far and would be neither practical nor useful.

At some place else he talked about, or implied, that it was only so at this particular time. Is there any possibility that, indeed, the government in the future would entertain that kind of amendment to his long-standing legislation which has needed to be amended for such a long period of time?

**Mr. Edwards:** Well, I would think that at this point the short answer to your question, Senator Graham, is no. I could not foresee such a change. I cannot tell you what was in the minister's mind when he used those generous words, but he is well known as a diplomat. I think Mr. Gordon has something to add, if he may, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes.

[Traduction]

**M. Gordon:** C'est exact. Par exemple, de nombreuses sociétés canadiennes qui n'ont pas un taux de participation canadienne de 80 p. 100 font largement appel à la radiodiffusion. Il peut s'agir tout autant d'entreprises d'exploitation forestière que d'entreprises d'exploitation pétrolière.

**Le sénateur Frith:** Quelqu'un peut-il donner suite à cette question relative à la modification?

**Le président:** Si je comprends bien la question supplémentaire du sénateur Frith, ce serait antérieur à 1968. La règle concernant la propriété, le taux de 80 p. 100 de propriété canadienne dans une entreprise de radiodiffusion, a été jugée totalement inapplicable dans une situation de ce genre. L'ai-je assez dit?

**Le sénateur Frith:** Je pense que nous avons vidé la question.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question supplémentaire à cet égard. M. Edwards sait-il quel est le taux de participation canadienne en ce qui concerne les systèmes de communications par satellites, les liaisons hertziennes, les téléphones cellulaires, les systèmes de radionavigation électronique et ainsi de suite? Savez-vous quel est le taux de participation canadienne dans ce secteur d'activité visé par le projet de loi?

**M. Edwards:** Il est très élevé, sénateur Graham. Comme vous le savez, au Canada, le CRTC régit tout le domaine des satellites et celui-ci appartient en majeure partie aux deux entreprises en question: Téléglobe et Télésat.

En ce qui concerne les systèmes cellulaires, bien qu'il existe de nombreux fabricants d'appareils téléphoniques cellulaires, ceux qui offrent ces services au Canada et qui permettent l'interconnexion avec les réseaux téléphoniques conventionnels sont toutes des sociétés canadiennes. Cantel appartient à la compagnie Rogers et les autres sont affiliées à Bell Canada et aux autres composantes de Télécom Canada.

**Le sénateur Graham:** À propos des amendements proposés par M<sup>me</sup> Finestone et de l'appui qu'y a accordé M. Waddell du Nouveau Parti démocratique, M. Masse a dit que ces amendements:

... étaient bien fondés et brillamment exposés. Mais, en l'occurrence, nous estimons que cet amendement va trop loin et ne serait ni pratique ni utile.

Ailleurs, il a dit, ou laissé entendre, qu'il n'en était ainsi que pour l'instant. Est-il possible qu'à l'avenir le gouvernement envisage d'apporter un amendement de ce genre à cette vieille législation qu'il faut modifier depuis si longtemps?

**M. Edwards:** Je ne le pense pas. Pour répondre brièvement à votre question, sénateur Graham, je dirais que non. Je ne prévois pas d'amendement de ce genre. Je ne sais pas à quoi se référerait le Ministre quand il a eu ces paroles flatteuses, mais on connaît sa réputation de diplomate. Je crois que M. Gordon a quelque chose à ajouter, si vous le permettez, monsieur le président.

**Le président:** Oui.

[Text]

**Mr. Gordon:** It has been a matter of policy, on which the minister has made some statements recently, that each of the essential elements of the Canadian telecommunications network—to the extent that telecommunications forms an essential backbone to the country's infrastructure, as would transportation or any other essential backbones—whether it be a radio-based component or a telephone-based component, should be 80 per cent Canadian-owned. For example, he has issued a policy that will determine what action he takes in regard to licencing. So he would use the licencing provisions and the capacity of the act to give effect to such a policy as it may be necessary.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, I guess I felt that my question had some validity in view of the fact that the minister himself—and I am repeating what I said earlier—said that the proposed amendments had “a great deal of validity,” but further on, he said that they were excellent suggestions. I guess I would have to ask Mr. Edwards, perhaps to use his words, whether the minister was being too generous with his comments? Was he going too far, or was there something else behind his thinking?

**Mr. Edwards:** I think, Senator Graham, that the minister was being more precise than broad when he was making that comment, and I think it refers back to the comments which followed and on which he was reflecting. He said, in response to the member who had just spoken, that he thought the suggestions were excellent ones having to do with registration of tickets for, I believe, alleged violations of the law. I think that was his reflection. I was not in the House at the time, but if I read Hansard correctly I believe that the suggestions he was referring to as excellent related to the ticket amendment, the second amendment of Mrs. Finestone.

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Now, before Senator Spivak begins, are there any more supplementary questions on this point?

**Senator Davey:** Mine are supplementary.

**Senator Frith:** These are all supplementary to the amendment.

**Senator Spivak:** I had a supplementary to Senator Stewart's question.

**The Chairman:** The chair would be enormously helped at some stage of the game while we are on Canadian content since I was under the impression that this not similar to the conventional radio broadcasting situation, if someone could tell me how Canadian content would be important, or if someone could give me an extreme example such as what would have if a foreign nation opened all the garage doors together. Is there something here that I have been failing to grasp with respect to the matter of Canadian ownership of these dinky toys? Please help me.

**Senator Graham:** Sure, Mr. Chairman. Since you ask, on page 3, the witness has said:

[Traduction]

**M. Rob Gordon:** C'est une question de politique générale sur laquelle le ministre a fait quelques déclarations récemment, à savoir que chacun des éléments essentiels du réseau canadien de télécommunications—dans la mesure où celles-ci sont essentielles à l'infrastructure du pays, au même titre que le transport ou d'autres éléments—qu'il s'agisse d'une composante radiophonique ou téléphonique, devrait appartenir à 80 p. 100 à des intérêts canadiens. Par exemple, il a fait une déclaration où il a exposé ce qu'il fera en matière d'octroi de licences. Au besoin, il invoquerait donc les dispositions concernant l'octroi de licences et le pouvoir que confère la loi pour faire appliquer cette politique.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, j'estimais que ma question avait sa raison d'être, car le ministre lui-même—je le répète—a dit que les amendements proposés étaient bien fondés, et qu'il a ajouté que c'était là d'excellentes suggestions. Il faudrait sans doute que je demande à M. Edwards, pour reprendre ses propos, si le ministre a été trop flatteur en faisant cette observation? Est-il allé trop loin ou pensait-il à quelque chose d'autre?

**M. Edwards:** Je crois, sénateur Graham, que le ministre avait une idée précise quand il a fait cette observation et qu'elle avait trait à des commentaires ultérieurs, sur lesquels il se prononçait. Il a dit, en réponse au député qui venait de parler, qu'on avait fait d'excellentes suggestions en ce qui concerne l'enregistrement de contraventions relatives, il me semble, à des infractions. Je pense que c'est ce qu'il a dit. Je n'étais pas à la Chambre à ce moment-là, mais, si j'ai bien compris le harsard, il me semble que les suggestions qu'il a qualifiées d'excellentes avaient trait à la modification concernant les contraventions, la deuxième modification de M<sup>me</sup> Finestone.

**Le sénateur Graham:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Avant de céder la parole à la sénatrice Spivak, j'aimerais savoir si vous avez des questions supplémentaires à poser à ce sujet?

**Le sénateur Davey:** J'en ai une.

**Le sénateur Frith:** Ce sont toutes des questions supplémentaires qui concernent l'amendement.

**Le sénateur Spivak:** J'ai une question supplémentaire qui fait suite à celle du sénateur Stewart.

**Le président:** Étant donné qu'il est question du taux de participation canadienne, et comme cette situation lui semblait différer de celle de la radiodiffusion conventionnelle, la présidence souhaite vivement que quelqu'un lui explique quelle serait l'importance de la participation canadienne ou lui donne un exemple on ne peut plus clair de ce qui se produirait si dans une nation étrangère on ouvrait toutes les portes de garage en même temps. Est-ce que quelque chose m'a échappé en ce qui concerne cette question de la participation canadienne à la propriété de ces joujoux? Éclairiez-moi, s'il vous plaît.

**Le sénateur Graham:** Avec plaisir, monsieur le président. Puisque vous le demandez, à la page 3, le témoin a dit:

[Text]

Without a strong, competitive domestic communications sector, without aggressive Canadian companies . . .

Surely the implication is related to Canadian content.

**The Chairman:** I can understand the wish for aggressive Canadian companies. Everybody in the business should be encouraged. However, are we not talking about something that, with all due respect to the diplomacy of the minister, is totally impractical at this time?

**Mr. Edwards:** Mr. Chairman, if I could respond to Senator Graham's last point, I do agree that I did utter those words, but the point behind those words was that this bill will set up a modernized, well-known and solid foundation, a bedrock upon which a Canadian industry can thrive. It is possible that in certain areas where the radio spectrum is used companies other than Canadian will thrive as well, but there is also the possibility of Canadian companies thriving along with others.

**Senator Graham:** Again, Mr. Chairman, I think there is validity in the point that we are attempting to make. I do not intend to pursue it any further, but when the witness uses the words, "Canadian companies, our goods and services, Canada would be at a disadvantage in the world market place," it is stating the obvious. Of course we would, and of course we need these things. Surely it is better to have them Canadian-owned than foreign-owned. Surely that is an advantage to the Canadian economy. That is why I raised the question.

**Mr. Edwards:** Mr. Chairman, if I may, Senator Graham, the infrastructure is to be Canadian and those elements that are hung on the infrastructure may or may not be Canadian. However, it is the policy of this government—as it has been for governments as long as I have been aware—to retain the communications infrastructure of this country in Canadian hands.

**The Chairman:** Senator Spivak, I think you had the next question.

**Senator Spivak:** No. I think Senator Davey wished to pursue the same matter.

**Senator Frith:** May I just know where we are at? As I understand it, I asked the question about the amendment I did not realize I was going to be kicking over a bee's nest, frankly.

**Mr. Edwards:** I think you pronounced yourself satisfied.

**The Chairman:** Yes. Everything has stemmed from the amendment.

**Senator Frith:** So we are still on the amendment.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, at the risk of trying your patience, on page 2 we see:

The developments of the last twenty-five years—satellites, microwave systems, cellular telephones . . .

Now, how many major cellular telephone companies are there in this country?

[Traduction]

Sans un secteur de communications national qui soit concurrentiel et solide, sans entreprises canadiennes dynamiques . . .

On fait certainement référence au taux de participation canadienne.

**Le président:** Je vois bien pourquoi on mise sur le dynamisme des entreprises canadiennes. Il faudrait encourager tous ceux qui travaillent dans ce secteur. Cependant, n'est-il pas question de quelque chose qui, avec tout le respect que j'ai pour la diplomatie du ministre, est tout à fait impossible pour l'instant?

**M. Edwards:** Monsieur le président, si vous me permettez de répondre à la dernière question du sénateur Graham, je reconnais que j'ai dit cela, mais c'était parce que ce projet de loi nous dotera d'une assise modernisée, solide et bien comprise, de fondations sur lesquelles le secteur canadien pourra prospérer. Il se peut que dans certains domaines où l'on utilise le spectre radio des sociétés non canadiennes prospèrent aussi, mais il se peut que des entreprises canadiennes prospèrent aussi.

**Le sénateur Graham:** Je répète, monsieur le président, que l'argument que nous tentons de faire valoir est fondé. Je n'ai pas l'intention d'insister davantage, mais quand le témoin dit que des sociétés canadiennes, nos biens et services ainsi que le Canada seraient désavantagés sur le marché mondial, il n'apporte rien de neuf. C'est bien certain, comme il est certain que nous avons besoin de ces choses. Il va sans dire qu'il vaut mieux que la propriété soit canadienne plutôt qu'étrangère. Il est bien certain que c'est un avantage pour l'économie canadienne. C'est pourquoi j'ai posé cette question.

**M. Edwards:** Monsieur le président, si vous le permettez, sénateur Graham, l'infrastructure doit être canadienne et les éléments qui s'y rattacheront peuvent être ou ne pas être canadiens. Toutefois, le gouvernement a pour principe—et il en a été de même de tous les gouvernements dont je me souviens—de maintenir l'infrastructure des communications entre les mains de Canadiens.

**Le président:** Sénatrice Spivak, je pense qu'il vous revenait de poser la prochaine question.

**Le sénateur Spivak:** Non. Je crois que le sénateur Davey voulait poursuivre dans le même ordre d'idées.

**Le sénateur Frith:** Puis-je savoir où nous en sommes? J'ai posé la question relative à l'amendement, sans me rendre compte que j'allais ouvrir un panier de crabes.

**M. Edwards:** Il me semble que vous vous étiez dit satisfait.

**Le président:** Oui. Tout est parti de cet amendement.

**Le sénateur Frith:** Nous y sommes encore.

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, au risque d'abuser de votre patience, à la page 2, il est dit:

Les découvertes des 25 dernières années (satellites, liaisons hertziennes, téléphones cellulaires . . .

J'aimerais savoir combien il existe de compagnies de téléphone cellulaire au Canada?

*[Text]*

**Mr. Edwards:** I think there are two, Senator Davey.

**Senator Davey:** And they are both Canadian?

**Mr. Edwards:** Yes, they are.

**Senator Davey:** What would happen if an American company purchased one of them? Would that be allowed?

**Mr. Edwards:** I do not believe an American company would be capable of purchasing one of them.

**Senator Davey:** Why?

**Mr. Edwards:** Under the policy of the Government of Canada, that is considered to be an essential part of the telecommunications infrastructure of Canada.

**Senator Frith:** Apart from that being a government policy decision, is there a law that would prevent it?

**Senator Davey:** He said yes.

**Senator Frith:** No. He said it was government policy.

**Mr. Edwards:** There is a law in broadcasting. Mr. Gordon, if you can help me, what is the law?

**Mr. Gordon:** There is no law that specifically addresses the question of ownership in general terms at the present, but, of course, the way that the cellular telephone companies got to be the way they are, which is over 80 per cent Canadian-owned, was simply by exercising the licencing power not to licence them unless they were.

**Senator Frith:** So it would be up to the CRTC to turn them down?

**Mr. Edwards:** That is right.

**Senator Davey:** So an American company could not purchase one of those companies, is that correct?

**Mr. Edwards:** An American company might seek to purchase one. However, there would, of course, be the review under Investment Canada, and if it passed that, which I would doubt, then, in my judgment, it would fail to be licenced by the CRTC. So it would be an exercise in futility.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, this will be my last question on this point. Could an American company start its own cellular company in Canada?

**Mr. Edwards:** But not get a licence, as I understand Mr. Gordon's response.

**Mr. Gordon:** But not get a licence. We would not give them a licence.

**Mr. Edwards:** If they operated without a licence, they would not last long.

**Mr. Gordon:** The minister would not give them a licence.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** My question is right on this same topic, Mr. Chairman. Are we being told that the Minister has a policy that the infrastructure of the communications system in Canada should be 80 per cent Canadian

*[Traduction]*

**M. Edwards:** Je crois qu'il y en a deux, sénateur Davey.

**Le sénateur Davey:** Et elles sont toutes les deux canadiennes?

**M. Edwards:** Oui.

**Le sénateur Davey:** Qu'arriverait-il si une compagnie américaine en achetait une? Serait-ce permis?

**M. Edwards:** Je ne pense pas qu'une compagnie américaine pourrait en acheter une.

**Le sénateur Davey:** Pourquoi?

**M. Edwards:** Selon la politique du gouvernement du Canada, elles sont considérées comme des parties intégrantes de l'infrastructure de télécommunication du Canada.

**Le sénateur Frith:** Mis à part le fait qu'il s'agit d'une décision qu'a prise le gouvernement en matière de politique, existe-t-il une loi qui l'interdirait?

**Le sénateur Davey:** Il a dit que oui.

**Le sénateur Frith:** Non, il a dit que c'était une politique gouvernementale.

**M. Edwards:** Il existe une loi sur la radiodiffusion. Monsieur Gordon, s'il vous plaît, quelle est cette loi?

**M. Gordon:** Pour l'instant, il n'existe pas de loi qui, en termes généraux, traite expressément de la propriété. Cependant, si l'on est parvenu à faire en sorte que les compagnies de téléphone cellulaire soient possédées à 80 p. 100 par des intérêts canadiens, c'est tout simplement qu'on a exercé le pouvoir qu'on a en matière d'octroi de licences de refuser une licence si le taux de participation fixé n'est pas atteint.

**Le sénateur Frith:** Il appartiendrait donc au CRTC de les refuser?

**M. Edwards:** C'est juste.

**Le sénateur Davey:** Alors, une compagnie américaine ne pourrait pas acheter une de ces compagnies, n'est-ce pas?

**M. Edwards:** Une compagnie américaine pourrait essayer d'en acheter une. Cependant, Investissement Canada procéderait à un examen de sa demande, et même si celle-ci était acceptée, ce dont je doute, la compagnie n'obtiendrait pas de licence du CRTC. Cela ne servirait donc à rien.

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, c'est ma dernière question sur ce sujet: une compagnie américaine pourrait-elle lancer au Canada sa propre compagnie de téléphone cellulaire?

**M. Edwards:** Mais elle n'obtiendrait pas de licence, selon ce qu'a répondu M. Gordon.

**M. Gordon:** Mais elle n'obtiendrait pas de licence. Nous ne lui en accorderions pas.

**M. Edwards:** Si elle faisait affaire sans licence, elle ne ferait pas long feu.

**M. Gordon:** Le ministre ne lui accorderait pas de licence.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** J'ai une question à poser sur ce même sujet, monsieur le président. Est-on en train de dire que le ministre a établi une politique selon laquelle l'infrastructure du réseau de télécommunication au

[Text]

owned, yet there is no general prescription by Parliament that gives a foundation for this policy? Let us suppose we had a minister that went as far to the other side of centre as the present minister is going. Could we get it to be 60 per cent? How big a bracket is there? How does 80 per cent come into the picture? Is that in some statute or in some order in council? What is the legislative basis? What is the legislative validity of that particular percentage?

**Mr. Edwards:** Senator Stewart, there are two acts which operate and provide the foundation. The first, the general one, is the Railway Act, but there is also the Telecommunications Act which, I believe, will be forthcoming in the foreseeable future. If I could offer my own opinion on the subject, I believe we would have had a Telecommunications Act long before now had it not been for the fact that there is a very significant case before the Supreme Court of Canada, which will be a watershed case. It is the CN-CP and AGT case. In the wake of that case, then, of course, a new telecommunications act could and will be introduced.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** So you are saying that at the present time there is no statutory basis for that 80 per cent, but that you anticipate that there will be a statutory basis for it.

**Mr. Edwards:** That is my anticipation, and that is a policy of the Government of Canada.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** That is the policy of the present government, but these wheels turn. We might get a more free-enterprise approach in government.

The fact that the case is before the court implies that something might go one way or another. Does that something have any bearing on the capacity of Parliament in the future to give a statutory basis for the 80 per cent requirement to which we have just now referred?

**Mr. Edwards:** No. That is peripheral to that issue and does not touch on that issue.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Why, then, are you not going ahead with your bill on this point if the case now before the court is irrelevant to this point?

**Mr. Edwards:** The fundamental issue of the case, as I understand it, senator, relates to whether or not the CRTC has jurisdiction over provincially-owned telephone companies, and they constitute a significant—a minority, but a significant minority—portion of the telecommunications industry in Canada.

So it is one of those unusual but not infrequent watersheds which we encounter in policy-making in this country in that often we have to steer the legislative boat around a court shoal.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** You seem to be saying that it is conceivable that the court would decide that, insofar as certain aspects of the infrastructure are concerned,

[Traduction]

Canada doit être détenue à 80 p. 100 par des intérêts canadiens, sans que le Parlement ait établi de façon générale les fondements d'une politique de ce genre? Supposons qu'un nouveau ministre, comme l'a fait le ministre actuel, dépasse le juste milieu, mais dans l'autre sens. Pourrait-on avoir un taux de 60 p. 100? De quelle latitude dispose-t-on? Comment en est-on arrivé à un taux de 80 p. 100? Est-ce prévu dans une loi ou dans un décret? Quelle est le texte législatif habilitant? Sur quelle base législative s'appuie-t-on pour justifier ce pourcentage?

**M. Edwards:** Sénateur Stewart, deux lois s'appliquent et fournissent une base juridique. La première, de nature générale, est la Loi sur les chemins de fer, et l'autre, la Loi sur les télécommunications, qui, je crois, sera adoptée sous peu. Si je peux donner mon avis sur la question, j'estime que nous aurions eu une loi sur les télécommunications depuis bien longtemps si la Cour suprême n'était pas saisie d'une affaire très importante mettant en cause le CNCP et l'Alberta Government Telephone et qui constitue un moment décisif. Une fois qu'un jugement aura été rendu, une loi sur les télécommunications pourrait être présentée et le sera effectivement.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Donc, pour l'instant, aucun texte législatif ne justifie ce taux de 80 p. 100, mais vous prévoyez qu'on en adoptera un.

**M. Edwards:** Je le pense, et c'est d'ailleurs une politique du gouvernement du Canada.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Du gouvernement actuel, mais ces rouages changent. Le gouvernement pourrait avoir une vision plus axée sur la libre entreprise.

L'affaire dont la Cour suprême est saisie donne à penser que quelque chose pourrait faire pencher la balance dans un sens comme dans l'autre. Ce quelque chose influe-t-il de quelque manière sur le pouvoir qu'aura le Parlement de donner une assise législative à cette exigence d'un taux de participation de 80 p. 100 dont nous venons de parler?

**M. Edwards:** Non. C'est une question accessoire qui n'a rien à voir.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Alors pourquoi ne pas présenter votre projet de loi, puisque l'affaire en question n'a rien à voir?

**M. Edwards:** À ce que je sache, il s'agit au fond de déterminer si le CRTC possède un pouvoir sur des compagnies de téléphone de propriété provinciale, qui représentent une partie appréciable—minoritaire mais néanmoins appréciable—du secteur des télécommunications au Canada.

Voilà donc un de ces cas, inhabituels mais pas vraiment rares, qui se posent dans l'élaboration de la politique au Canada. Ce sont des moments critiques où il nous faut souvent diriger le navire législatif de manière à éviter l'écueil d'un tribunal.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Vous semblez dire qu'il est possible que la Cour suprême juge que certains éléments de l'infrastructure relèvent de la compétence législative des provinces?

[Text]

those aspects would be under provincial legislative jurisdiction?

**Mr. Edwards:** Only insofar as they operate within their own boundaries.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** But the boundaries, at least in Quebec and Ontario, are fairly wide.

**Mr. Edwards:** I did not want to lead us off into that unproductively, and I apologize if I have done so, but, on the other hand, I used that as an illustration to indicate that there is an intention on the part of the government to have some telecommunications legislation. I was just expressing my personal opinion that we probably would have had that by now were it not for the famous AGT case.

Mr. Gordon has something to add.

**Mr. Gordon:** With the indulgence of the committee, may I try to paint the picture in a somewhat different way? The telecommunications infrastructure in the country comprises the telephone networks, and the telephone networks, in their totality, use radio in some parts, for microwave, for satellite communication. This bill concerns itself with the radio part of the telecommunications infrastructure. Any future Telecommunications Act will concern itself, as does the Railway Act right now, with the telephone side of it.

To state the problem, if one were concerned with sovereignty over the telecommunications infrastructure, of course one would address that through a telecommunications act, if one had that. One would not address it through this, because one would only be addressing a small piece of the total infrastructure and you would wrap up within that, of course, many other uses of radio which are not essential to sovereignty in telecommunications terms.

I say that because if one were to use this as a tool to control those pieces of the telecommunications infrastructure, you would be using only part of the telecommunications infrastructure that you would be controlling and you would not achieve the effect. At the same time, you would wrap others, such as Imperial Oil, or whatever corporation you wanted to name, or individual citizens who happened to be here from another country and who were using radio—I do not want to get off into that because that does not happen very often. This would mainly have an effect on corporations which are acting as good corporate citizens, and they would then somehow not be able to use radio. That would have a serious effect. So it is not the right tool to concern ourselves with sovereignty.

It has been used in the case of new developments such as cellular radio because cellular radio was set up with a duopoly across the country, the "Telcos" on the one side and the private operators on the other. It was of concern that this could become an essential trans-Canadian element of our communications system. So the ownership provisions, the ownership criteria, were used in licensing by the minister of the day, which goes back a few years.

**Senator Frith:** Yesterday and the day before, the approach was that the bill has support in its principle and in its objectives. Our concern in the committee relates to the concerns

[Traduction]

**M. Edwards:** Seulement dans la mesure où ils font affaire à l'intérieur de leurs propres limites.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Mais, au moins au Québec et en Ontario, ces limites sont assez étendues.

**M. Edwards:** Je ne voulais pas faire de digression inutile, et je vous prie de m'en excuser si j'en ai fait une. Je voulais montrer que le gouvernement a l'intention d'adopter une loi en matière de télécommunications. J'ai exprimé une opinion personnelle en disant que nous en aurions déjà une si ce n'était de cette fameuse affaire de l'Alberta Government Telephone.

M. Gordon a quelque chose à ajouter.

**M. Gordon:** Avec la permission du Comité, puis-je broser un tableau différent de la situation? Au Canada, l'infrastructure de télécommunication comprend les réseaux téléphoniques, qui tous utilisent, dans une certaine mesure, la radio pour la communication par satellite et les liaisons hertziennes. Ce projet de loi traite de la composante radiophonique de l'infrastructure de télécommunication. Toute loi sur les télécommunications traitera, comme le fait la Loi sur les chemins de fer, de la composante téléphonique de cette infrastructure.

Pour parler clairement, si l'on se préoccupait de la compétence en matière d'infrastructure de télécommunication, il faudrait se reporter à une loi sur les télécommunications, si seulement on en avait une. On ne se reporterait pas à ce projet de loi parce qu'on ne couvrirait alors qu'un petit élément de l'infrastructure et qu'on y engloberait de nombreuses autres utilisations de la radio qui, en matière de télécommunications, ne sont pas essentielles à l'exercice de la compétence.

Je le dis parce que si l'on s'y reportait pour régir ces éléments de l'infrastructure de télécommunication, on n'utiliserait qu'une partie de l'infrastructure de télécommunication que l'on contrôlerait et le but visé ne serait pas atteint. En même temps, vous en engloberiez d'autres, comme Imperial Oil ou tout autre particulier ou société qui, venant de l'étranger, utiliserait la radio—je ne veux pas m'étendre là-dessus, car cela n'arrive pas très souvent. Cela aurait surtout des répercussions sur les sociétés qui ont une bonne conscience de leurs responsabilités sociales; elles ne pourraient pas utiliser la radio. Les conséquences en seraient graves. Il ne s'agit donc pas de l'invoquer à propos de la souveraineté.

On l'a invoqué dans le cas des nouvelles technologies comme la radio cellulaire qui faisait l'objet d'un duopole dans le pays, les «Telcos» d'un côté et les opérateurs privés de l'autre. On s'inquiétait du fait que cela puisse devenir un élément pan-canadien essentiel de notre système de communications. C'est la raison pour laquelle le ministre de l'époque s'est, pour l'octroi des licences, appuyé sur les dispositions relatives à la propriété.

**Le sénateur Frith:** Hier et avant-hier, on pensait que le principe et les objectifs du projet de loi étaient bons. Ce qui nous préoccupe au sein du Comité, ce sont les inquiétudes qui ont

*[Text]*

that we have been raising here, and I think two others; namely, that we want to be sure, having accepted the desirability of its objectives, that it does, because it is rather technical, achieve those objectives. That is a little difficult for us to do without more study or more help from you. The second is that it does not go farther than it need to.

Let me give you two examples on the second branch. There is this ticketing concept. I realize that this has been used in another bill and is not peculiar to this bill. This idea of ticketing is a new device and does something a little short of prosecution. Then also I have noticed, in reading the legislation, that there is quite a change in the powers of the minister, the Governor in Council, and, if I recall correctly, the powers that the two have together.

Going back to the first, how can we be sure that it does achieve those agreed-to objectives? Could you walk us through that and then deal with the question of regulations.

**Mr. Gordon:** Since I heard that debate in the House yesterday, I made sure that I obtained some letters from some of the principal supporters and users and the supplier industry, because I have received many indications of support and I wanted to have firm evidence in front of me. I have letters from the Electrical and Electronic Manufacturers Association of Canada.

More importantly, I also have a letter from the Radio Advisory Board of Canada, which is an organization of organizations, as it were. It has members that span a wide range of people, including the Electrical and Electronic Manufacturers Association, but also users of radio such as the Amateur Radio Federation, the Municipal Electric Association, the people who use radio to ensure that their power systems are working correctly, the police associations, the Royal Canadian Mounted Police, Telecom Canada, the Canadian Radio Relay League, and the associations that represent all those people who provide what are called radio common carrier services, which you would be familiar with if you were a taxi company or the like.

I would say we have support from both the manufacturing industry and the people who use the radio because we have been working with them for quite a while to develop this legislation.

**Senator Frith:** And they would have given you that support on the basis of the legislation they had studied.

**Mr. Gordon:** Yes.

**Senator Frith:** Were you able to show them any draft regulations?

**Mr. Gordon:** No, we have not shown them any draft regulations at this stage. There is a lot of regulation associated with this, and we are continually updating it.

The areas in which we will move immediately with the regulations will be areas like immunity, and we have not developed draft legislation regulation. We have talked with them extensively about it and we know what their ideas are, but we will have to develop more regulations. The regulatory process now

*[Traduction]*

été soulevées ici ainsi que deux autres; après avoir reconnu le bien-fondé de ses objectifs, nous voulons être sûrs que le projet de loi, assez technique, permette de les atteindre. Il est assez difficile pour nous d'aborder ce point sans procéder à davantage d'examen ou recevoir plus d'aide de votre part. Ensuite, le projet de loi ne va pas plus loin qu'il ne le faut.

Permettez-moi de vous donner deux exemples à ce sujet. Il y a d'abord le concept des contraventions. Je sais que cela n'a rien de nouveau et n'est pas particulier à ce projet de loi. L'idée de remettre des contraventions est un nouveau procédé qui n'est pas aussi grave que le fait d'intenter des poursuites. J'ai également remarqué à la lecture du projet de loi que les pouvoirs du ministre, du gouverneur en conseil et, si je me souviens bien, les pouvoirs qu'ils ont en commun, sont grandement modifiés.

Pour en revenir au premier point, comment peut-on nous assurer que ce projet de loi atteint les objectifs auxquels nous souscrivons? Pouvez-vous nous l'expliquer avant de passer à la question des règlements?

**M. Gordon:** Après avoir assisté au débat de la Chambre hier, je me suis assuré d'avoir en main des lettres de quelques-uns des principaux partisans et usagers, ainsi que des fournisseurs, qui m'avaient tous fait part de leur appui, car je voulais avoir des preuves tangibles devant moi. J'ai ici des lettres de l'Association des manufacturiers d'équipement électrique et électronique du Canada.

Plus important encore, j'ai également une lettre du Conseil consultatif canadien de la radio qui regroupe plusieurs organismes divers dont l'Association des manufacturiers d'équipement électrique et électronique du Canada et aussi des usagers de la radio comme la Fédération des radios amateurs du Canada Inc., la Municipal Electric Association, tous ceux qui utilisent leur radio pour vérifier le bon fonctionnement de leur réseau électrique, les associations policières, la Gendarmerie royale du Canada, Télécom Canada, la Ligue canadienne de la radio amateur Inc. et les associations qui représentent tous ceux qui fournissent des services d'entreprise de télécommunication que vous connaîtrez bien si vous étiez une compagnie de taxi ou autre chose du genre.

J'aimerais ajouter que nous avons l'appui de l'industrie de fabrication et des usagers de la radio, étant donné que c'est avec eux que nous travaillons depuis longtemps à la rédaction de cette loi.

**Le sénateur Frith:** Ils vous ont donné leur appui à partir du projet de loi qu'ils ont étudié.

**M. Gordon:** Oui.

**Le sénateur Frith:** Avez-vous pu leur montrer le projet des règlements?

**M. Gordon:** Non, pas pour l'instant. Les règlements sont très importants et nous les mettons constamment à jour.

Les domaines de réglementation où nous procéderions immédiatement seraient ceux de l'immunité; or nous n'avons pas encore rédigé de projet de loi à ce sujet. Nous en avons beaucoup parlé et nous savons ce qu'ils en pensent, mais nous devons mettre au point plus de règlements. Le processus de

[Text]

allows for considerable exposure of your intentions, and there is a lot of room for dialogue.

**Senator Frith:** You have done some drafts of the new regulations that will be required from—

**Mr. Gordon:** To be precise, I would not say we have done drafts of the regulations. We have talked with them extensively about the technical bases for regulations; that is, what levels we would use in terms of these various situations.

**Senator Frith:** Is that an ongoing process in drawing up regulations?

**Mr. Gordon:** It is an ongoing process with these people in any case.

**Senator Frith:** And your drawing up of the regulations has been ongoing?

**Mr. Gordon:** Yes.

**Senator Frith:** Regarding the question of whether or not it goes too far, do you have anything respecting that, for example, from civil liberties people or a bar association?

**Mr. Gordon:** No, not at all, senator. Frankly, I do not find that this legislation will change the way radio is used. It will change the way we try to manage it to some extent, but we would have no objections and I could not conceivably—

**Senator Frith:** I am thinking of the fairly broad discretionary power that the minister and the Governor in Council have with regard to regulations. Is there any fear in that area? The problem is not with regulations from the perspective of people's rights, but the enabling legislation that gives the minister and the Governor in Council wide power to make regulations that affect people's lives and their rights without ever having to come back to Parliament.

**Mr. Edwards:** If I may, Mr. Chairman, some of these powers that the minister has have been in response to a demand that he have more power in certain areas in which he is lacking. The minister has been powerless to deal with instances where certain antennas, for example, are deemed by local residents to be unsightly or a blot on the environment, and so on. There has been no ability for the minister to intervene in response to requests from local communities in such areas.

**Senator Frith:** I am sure that the inspiration in some cases has been to provide him with more power.

My last question arises from your answer to a question put by Senator Chaput-Rolland, and you used the metaphor of saying that this legislation is the "bedrock". Continuing with that metaphor, can you tell us when the piles are going to be driven, when the footings are going to go on top of the piles, what those piles are going to be, and so on, down the line as you build the house on this bedrock?

**Mr. Edwards:** As Mr. Gordon correctly suggested earlier, there will be the telecommunication bedrock as well. The radio spectrum is part of it and telecommunications is another part of it. I believe you are referring to when we are going to see the reincarnation of the broadcasting bill.

[Traduction]

réglementation permet de connaître vos intentions et nous sommes ouverts au dialogue.

**Le sénateur Frith:** Vous avez rédigé les projets de nouveaux règlements qui seront exigés par...

**M. Gordon:** Pour être précis, je ne dirai pas que nous avons rédigé des projets de règlements. Nous en avons beaucoup parlé avec eux sur le plan technique; nous avons parlé de la façon dont ils seraient appliqués selon ces diverses situations.

**Le sénateur Frith:** Est-ce que la rédaction de règlements constitue un processus continu?

**M. Gordon:** Oui, dans ce cas précis.

**Le sénateur Frith:** Et vous-même n'avez cessé de rédiger les règlements?

**M. Gordon:** Oui.

**Le sénateur Frith:** Le projet de loi va-t-il trop loin ou non? Pouvez-vous à ce sujet nous dire ce qu'en pensent, par exemple, des groupes des droits et libertés ou les membres d'un barreau?

**M. Gordon:** Non, pas du tout, monsieur. Franchement, je ne pense pas que cette loi modifiera la façon dont on se sert de la radio. Il en modifiera par contre la gestion, jusqu'à un certain point, nous ne pourrions pas nous y opposer et je ne pourrai pas raisonnablement...

**Le sénateur Frith:** Je fais allusion au pouvoir discrétionnaire assez étendu du ministre et du gouverneur en conseil au sujet de ces règlements. S'en inquiète-t-on? Le problème qui m'intéresse n'est pas tant les règlements du point de vue du droit des gens, mais plutôt la loi d'autorisation qui donne au ministre et au gouverneur en conseil un pouvoir étendu en matière de règlements qui touchent la vie des gens et leurs droits, sans jamais avoir à en rendre compte devant le Parlement.

**M. Edwards:** Si vous le permettez, monsieur le président, je dois dire que certains de ces pouvoirs ont été accordés au ministre, car il en avait besoin dans certains domaines. Le ministre n'a pas pu régler certaines situations où par exemple, des résidents jugeaient que certaines antennes étaient disgracieuses ou déparaient l'environnement, etc. Le ministre n'a jamais pu répondre aux demandes présentées par les collectivités locales dans ces domaines.

**Le sénateur Frith:** Je suis sûr que l'on a pensé lui accorder davantage de pouvoirs, dans certains cas.

Ma dernière question porte sur la réponse que vous avez donnée à la sénatrice Chaput-Rolland. Vous avez fait une métaphore en disant que ce projet de loi est la pierre angulaire de tout l'édifice. Pouvez-vous alors nous dire quand va se poursuivre la construction de l'édifice et quels en seront les divers éléments?

**M. Edwards:** Comme l'a si bien dit M. Gordon, les télécommunications seraient une autre pierre angulaire. Le spectre radioélectrique en fait partie, de même que les télécommunications. J'imagine que vous me demandez quand va ressurgir le projet de loi sur la radiodiffusion.

[Text]

**Senator Frith:** Yes.

**Senator Chaput-Rolland:** Yes.

**Senator Frith:** What buildings are you going to put on this bedrock?

**Mr. Edwards:** I would say the telecommunications legislation, which is foreseeable, would go on another slab of adjacent bedrock; but the broadcasting bill would certainly be part of the foundation, and I hope it would be an attractive edifice in itself.

**Senator Frith:** I think you are mixing the bedrock metaphor.

**Mr. Edwards:** You were looking for the elevation, senator.

**Senator Frith:** But you talked about an added slab of bedrock. I do not think you mean added slabs of bedrock. You go right down to the bedrock and build up from there.

**Mr. Edwards:** But I believe you were interested in broadcasting, and I would be very surprised if we did not have a broadcasting bill as one of the earlier items of the fall legislation.

**Senator Frith:** Is there anything else that is part of this complex broadcasting act other than telecommunications and radio? You see the Radio Act, which is now the Radiocommunications Act, and telecommunications as two foundations or bedrocks.

**Mr. Edwards:** That is right.

**Senator Frith:** But if you wanted to change the metaphor to footings or whatever.

**Mr. Edwards:** Yes.

**Senator Frith:** Then you see the Broadcasting Act being built on them.

**Mr. Edwards:** That is right.

**Senator Frith:** Is there anything else that is going to be built on that?

**Mr. Edwards:** Not that I can foresee at the moment, senator.

**Mr. Gordon:** May I make a quick comment regarding your earlier question, Senator Frith, about the degree of the regulatory power of the minister. This bill gives all of the power to the Governor in Council. To that extent the bill is different from the previous act, which mixes the regulation-making power between the minister and the Governor in Council.

**Senator Frith:** I misread it, then.

**Mr. Gordon:** That takes some power away from the minister specifically.

**Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):** Why was that change made? Why was the previous regime not found satisfactory?

**Mr. Gordon:** The general perception in legislative drafting these days—and this is the only way I can comment on this—is that regulation-making power should lie, unless absolutely

[Traduction]

**Le sénateur Frith:** Oui.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Oui.

**Le sénateur Frith:** Qu'allez-vous bâtir sur cette pierre angulaire?

**M. Edwards:** Je dirais que le projet de loi sur les télécommunications qui ne devrait pas tarder à venir, serait complémentaire; le projet de loi sur la radiodiffusion en ferait par contre certainement partie et j'espère qu'il sera, à lui seul, fort attrayant.

**Le sénateur Frith:** Tout cela n'est pas très clair.

**M. Edwards:** Vous nous demandiez ce qu'on allait bâtir, monsieur.

**Le sénateur Frith:** Oui, mais vous avez parlé d'une autre pierre angulaire. Là n'est pas la question; il faut en effet partir de la pierre angulaire.

**M. Edwards:** Je croyais que vous vous intéressiez à la radiodiffusion; je serais fort surpris si l'un des premiers projets de loi de l'automne ne portait pas là-dessus.

**Le sénateur Frith:** Y a-t-il autre chose que les télécommunications et la radio qui fasse partie de cette loi complexe sur la radiodiffusion? Pour vous, la Loi sur la radio qui est maintenant la Loi sur la radiocommunication, et les télécommunications, sont deux pierres angulaires distinctes.

**M. Edwards:** C'est exact.

**Le sénateur Frith:** Mais vous vouliez changer cette métaphore.

**M. Edwards:** Oui.

**Le sénateur Frith:** Vous y voyez donc la Loi sur la radiodiffusion.

**M. Edwards:** C'est exact.

**Le sénateur Frith:** Va-t-on y construire autre chose?

**M. Edwards:** Rien que je puisse prévoir pour le moment, monsieur.

**M. Gordon:** J'aimerais faire un commentaire rapide au sujet de la question que vous avez posée plus tôt, monsieur Frith, à propos de l'étendue des pouvoirs du ministre en matière de règlements. Ce projet de loi accorde tous ces pouvoirs au gouverneur en conseil. A cet égard, ce projet de loi est différent du précédent, lequel partageait ces mêmes pouvoirs entre le ministre et le gouverneur en conseil.

**Le sénateur Frith:** Je l'ai donc mal interprété.

**M. Gordon:** Ce projet de loi retire expressément certains pouvoirs au ministre.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** Pourquoi ce changement? Le système précédent n'était-il pas satisfaisant?

**M. Gordon:** La seule chose que je puisse dire à ce sujet c'est que de nos jours, le législateur considère que c'est au gouverneur en conseil et non au ministre, à moins que cela ne soit

[Text]

necessary, with the Governor in Council, not with the minister individually.

**Mr. Edwards:** That relates to more openness and more notice in the regulatory process.

**Senator Frith:** When you said that the minister has more discretion, he actually has less. I misread that.

**Mr. Gordon:** In terms of making regulations, individually he has less discretion because it is referred to the Governor in Council. In terms of making an individual licencing decision, what this bill does is to clarify and make certain that his powers can move beyond a very narrow compass.

**Senator Frith:** In licencing?

**Mr. Edwards:** In licencing alone.

**Senator Chaput-Rolland:** Am I wrong in thinking that the associations of producers, réalisateurs or people connected with radio, need to have major representations in order to separate the ownership and the quality of the material with, as I said in the house, the substance and the essence? The result is that law does not interfere, as Senator Frith seems to be afraid of, with the CRTC or CBC or anything. It is really something other than what will be coming in radio communication and telecommunications very soon.

**Mr. Edwards:** All of the creative interests of the country, senator, have, through various processes, made their views known on broadcasting matters. I have no doubt that we will be hearing from them when the broadcasting bill again sees the light of day.

**The Chairman:** Why do we restrict our view to interference or static? Why are we consumed with those things? Senator Corbin asked yesterday: What about warehouses with sets that don't work properly? Are we to destroy them with fire? Are we to find the guy that owns them? How long will it take to get the manufacturers on side? How long will this process take? Is our vision so narrow that we are only thinking in terms of static?

I think you started explaining this, Mr. Edwards, when you talked about the foundation and the bedrock, but that got Senator Frith all excited.

**Mr. Edwards:** I should avoid metaphor, senator. It creates all kinds of difficulties for us. But you are quite right in saying that static, as we know it traditionally, is a factor here. An element of this bill will place some restrictions, for the first time, upon the manufacture or importation of devices which, while they are not radiocommunications devices, could potentially interfere with radiocommunications devices. Take, for example, a hair dryer opening up a garage door inadvertently or interfering with an ambulance dispatch.

As to what happens to a warehouse full of faulty material, perhaps Mr. Gordon could help us with that.

**Mr. Gordon:** Under the existing Radio Act, senator, anything that interferes with radiocommunications, whether it be a hair dryer or anything else, can be "shut down". But it takes a lot of manpower to run around and shut everything down.

[Traduction]

absolument nécessaire, qu'il faut accorder le pouvoir de la réglementation.

**M. Edwards:** Le processus des règlements est donc plus ouvert et plus transparent.

**Le sénateur Frith:** Lorsque vous dites que le ministre jouit de plus de pouvoirs discrétionnaires, il en a en fait moins. J'ai mal interprété ce point.

**M. Gordon:** En matière de règlements, il jouit de moins de discrétion, puisque tout passe par le gouverneur en conseil. Pour toute décision en matière de licence, il jouit, en vertu du projet de loi, de pouvoirs plus explicites et plus étendus.

**Le sénateur Frith:** En matière de licences?

**M. Edwards:** Oui, dans ce seul domaine.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Ai-je tort de croire que les associations de producteurs, de réalisateurs, ou tous ceux qui travaillent dans la radio ont besoin de faire d'importantes interventions dans le but de distinguer les propriétaires des auteurs de programmes, comme je le disais à la chambre? Au bout du compte, cette loi n'empiète pas, comme le craint le sénateur Frith, sur le CRTC ou Radio-Canada ou autre chose. Il s'agit en fait de quelque chose d'entièrement nouveau dans le domaine de la radiocommunication et des télécommunications.

**M. Edwards:** Tous les créateurs du pays ont, de diverses manières, fait connaître leurs points de vue sur les questions de radiodiffusion. Je suis sûr qu'ils feront à nouveau parler d'eux au moment où réapparaîtra le projet de loi sur la radiodiffusion.

**Le président:** Pourquoi nous en tenons-nous qu'au brouillage et aux parasites? Pourquoi ne pensons-nous qu'à cela? Le sénateur Corbin a demandé hier: Qu'en est-il des entrepôts dont les appareils ne fonctionnent pas bien? Allons-nous les détruire par le feu? Allons-nous en chercher le propriétaire? Combien de temps faut-il attendre pour que les fabricants soient de notre côté? Portons-nous des œillères pour ne voir que les parasites?

Il me semble, M. Edwards que vous aviez commencé à l'expliquer lorsque vous avez parlé de pierre angulaire, ce qui a beaucoup agité le sénateur Frith.

**M. Edwards:** Je devrais éviter la métaphore, monsieur, car cela crée toutes sortes de problèmes. Vous avez toutefois parfaitement raison de dire que les parasites, telles que nous les connaissons, posent un grave problème. Pour la première fois, un élément de ce projet de loi va restreindre la fabrication ou l'importation d'appareils qui, tout en n'étant pas des appareils radio, pourraient éventuellement causer des interférences. Pensez par exemple au séchoir à cheveux qui peut ouvrir un garage par inadvertance ou brouiller le système de communications d'une ambulance.

Quant au problème de l'entrepôt plein d'appareils défectueux, M. Gordon pourrait peut-être nous aider.

**M. Gordon:** En vertu de la Loi sur la radio, tout ce qui brouille la radiocommunication, qu'il s'agisse d'un séchoir à cheveux ou d'autre chose, peut-être débranché. Mais il faudrait beaucoup de monde pour débrancher tous ces appareils.

## [Text]

One of the objectives of this bill, among others, is to prevent the importation, manufacture or sale of devices that do not meet appropriately developed standards that have been put in place through regulation. This bill will enable us to prevent interference in a practical way; that is, it will stop this at the border, at the manufacturing level or at the sales level, which we cannot do under the current act.

**Senator Stewart:** (Antigonish-Guysborough) I have a supplementary question, Mr. Chairman. On page 8 of the bill we are told that the Governor in Council may make regulations. Then paragraph (i) talks about prohibiting or regulating in relation, first, to interference to radiocommunication or, secondly, to adverse effects of electromagnetic energy from any emission, radiation or induction.

So far I think we have talked about interference to radio-communication. What are these adverse affects? Is this simply the matter of the hair dryer inadvertently opening the garage door?

**Mr. Gordon:** If I may comment, Mr. Chairman, this is an important feature of the bill in a technical sense. This feature will put us on an equal footing with other countries, notably the United States, and I can come back to that.

There is a phenomenon called "the lack of immunity or susceptibility". Around all of us all of the time are radio emissions of various sorts—the walkie-talkie in the hand of a security guard, for example, or the emissions of the local broadcasting station.

**Senator Frith:** The engineers used to say that sometimes that signal is strong enough to be picked up on your gold fillings.

**Mr. Gordon:** To go at this question with Senator Frith's example in mind, one would say that if the gold fillings were improperly designed they would resinate and you would pick up the emission.

What we want to do with this act is to be able, as in other countries, to act. We want the legislative power such that we can set standards, if they become necessary, for these devices if they are causing interference and malfunction, for example, with a furnace control, a microwave oven in a home, a railway crossing signal or a pacemaker. We want to be able to control the importation of such devices, which we cannot do now, or their manufacture, if they do not meet standards that we will have to develop in accordance with the regulatory process, in an exposed and open manner. If they do not meet those standards, we want to be able to stop them from being used and thus prevent accidents that we envisage might happen with the increasing proliferation of electronic devices in society. That is where that point goes.

**Senator Spivak:** I have a question in relation to the one Senator Stewart raised about the possible impact of the Meech Lake Accord, having in mind the distinct society clause, upon

## [Traduction]

L'un des objectifs de ce projet de loi consiste, entre autres, à empêcher l'importation, la fabrication ou la vente d'appareils qui ne répondent pas aux normes fixées par le règlement. Ce projet de loi va nous permettre de supprimer les interférences de façon pratique; il va nous permettre de les arrêter à la frontière, au moment de la fabrication ou de la vente, choses que nous ne pouvons pas faire en vertu de la loi actuelle.

**Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):** J'ai une autre question, monsieur le président. À la page 8 du projet de loi, il nous est dit que le gouverneur en conseil peut fixer des règlements. Le paragraphe parle d'interdire ou régir relativement, d'une part, au brouillage de la radiocommunication ou, d'autre part à l'effet d'une énergie électromagnétique non désirée et due à une émission, à un rayonnement ou à une induction, la fabrication . . .

Nous avons, je pense, jusqu'à présent, parlé du brouillage de la radiocommunication. Quels sont les effets non désirés? S'agit-il simplement du fait qu'un séchoir à cheveux puisse par inadvertance ouvrir la porte d'un garage?

**M. Gordon:** Permettez-moi, monsieur le président, de faire remarquer qu'il s'agit d'un important élément du projet de loi, sur le plan technique. Cet élément nous mettra sur un pied d'égalité avec d'autres pays, les États-Unis notamment, et je peux d'ailleurs revenir là-dessus.

Il existe un phénomène appelé manque d'immunité ou de sensibilité. Il y a autour de nous de constantes émissions radio diverses—le talkie-walkie d'un garde de sécurité, par exemple, ou les émissions de la station locale de radiodiffusion.

**Le sénateur Frith:** Des ingénieurs disaient que parfois le signal est si fort qu'il peut être capté par les plombages en or.

**M. Gordon:** Pour aller plus loin encore, on pourrait dire que si les plombages en or étaient mal faits, ils pourraient résonner et vous pourriez capter l'émission.

Ce que nous voulons faire grâce à cette loi, c'est pouvoir agir, comme dans d'autres pays. Nous voulons des pouvoirs législatifs qui nous permettent de fixer des normes, si elles deviennent nécessaires, car ces appareils brouillent la radiocommunication et entraînent le mauvais fonctionnement d'appareils comme par exemple, la commande du chauffage central, les fours à micro-ondes, les signaux d'une traverse de chemin de fer ou les stimulateurs cardiaques. Nous voulons être en mesure de contrôler l'importation de tels appareils, chose que nous ne pouvons pas faire maintenant, ou leur fabrication, s'ils ne répondent pas aux normes que nous devons ouvertement établir, conformément au processus de réglementation. S'ils ne répondent pas à ces normes, nous voulons pouvoir en empêcher l'utilisation et ainsi prévenir des accidents qui pourraient bien se produire compte tenu de la prolifération d'appareils électroniques dans notre société. Voilà ce que cet élément du projet de loi signifie.

**Le sénateur Spivak:** J'ai une question à poser qui se rapproche de celle du sénateur Stewart à propos de l'effet possible de l'Accord du lac Meech et de la disposition relative à la société

[Text]

the communications network and, therefore, upon the cultural development of Canada. It is my understanding that the courts now apply to their cases the notion of a distinct society. I want to know whether there are any cases, to your knowledge, thus far that might give us a clue as to what the future might hold should the Meech Lake Accord be approved.

**Mr. Gordon:** Are you speaking in relation to the management of the frequency spectrum, senator?

**Senator Spivak:** Yes.

**Mr. Gordon:** None at all.

**Senator Spivak:** So there is little possibility that there will be any effect in the future?

**Mr. Gordon:** Frankly, I cannot see any, because the spectrum does not respect borders or boundaries of any kind. It is generally managed, as Mr. Edwards said earlier, nationally and internationally. To envisage a situation where it would be managed provincially and municipally would be to envision a nightmare, and I am speaking in practical terms. It would be an awful business to try to manage the radio frequencies in that fashion. There would be no management. It would be chaotic. I was involved with federal-provincial relations some years ago in the mid-seventies, and to my knowledge there has never been a question, with the provinces, about the jurisdiction over the management of the radio frequency spectrum, recognizing the practical difficulties that are involved.

**Senator Frith:** The irony of history is that the federal minister of communications once got into some big fights on this subject when he was in the provincial field.

Senator Spivak, you say that the courts are now applying the distinct society clause?

**Senator Spivak:** Absolutely.

**Senator Frith:** How can they?

**Senator Spivak:** If you look at the background papers of the Meech Lake debates, the discourse, it is found there in many places. The notion of the distinct society is now being applied and has been for some time.

**Senator Frith:** I have never heard that.

**Senator Chaput-Rolland:** I do not know that either.

**Senator Spivak:** That is a different point, but, Senator Frith, if you like, I can send you the material that was given to me.

On another matter, the witnesses have mentioned that we are dealing with a finite natural resource. How finite is it? What do they mean by that?

**Mr. Edwards:** The radio spectrum, Senator Spivak, is limited. It is being crowded by the demands of users every day. I would have to defer to Mr. Gordon to give you a technical response.

**Mr. Gordon:** Senator, it is finite in the sense that you can only put so many emitters or transmitters with given technology in a given geographic area. You can not get any more taxi radios into metropolitan Toronto, for example, given the spectrum or the amount of frequency allotted to taxis today. We are dealing with a finite resource. Technologically we have

[Traduction]

distincte, sur le réseau de communications et, partant, sur le développement culturel du Canada. Si je comprends bien, les tribunaux observent maintenant cette notion de société distincte. J'aimerais savoir si, à votre connaissance, il existe des cas qui pourraient nous indiquer ce que nous réserve l'avenir si l'Accord du lac Meech est approuvé.

**M. Gordon:** Faites-vous allusion à la gestion du spectre des fréquences?

**Le sénateur Spivak:** Oui.

**M. Gordon:** Il n'y en a aucun.

**Le sénateur Spivak:** Il est donc fort peu probable que cela puisse avoir un effet quelconque?

**M. Gordon:** Je ne vois pas franchement comment cela se pourrait étant donné que le spectre ne respecte ni les frontières ni les limites. Il est géré, comme le disait M. Edwards plus haut, aux plans national et international. Envisager qu'il soit géré par les provinces et les municipalités relève d'un cauchemar. Il serait affreux d'essayer de gérer les fréquences radio de cette façon. Il n'y aurait pas de gestion, la situation serait chaotique. J'ai participé dans les années soixante-dix, à des négociations fédérales-provinciales et, à ma connaissance, il n'a jamais été question que les provinces se chargent de la gestion du spectre des fréquences radio compte tenu des difficultés pratiques que cela représenterait.

**Le sénateur Frith:** Le plus drôle de toute l'histoire, c'est que le ministre fédéral des Communications a mené toute une lutte à ce sujet lorsqu'il était au provincial.

Sénatrice Spivak, vous dites que les tribunaux appliquent déjà la clause de la société distincte?

**Le sénateur Spivak:** Tout à fait.

**Le sénateur Frith:** Comment peuvent-ils agir ainsi?

**Le sénateur Spivak:** Les documents de référence des délibérations du lac Meech ainsi que les entretiens le précisent en de nombreux endroits. Le concept de société distincte est maintenant appliqué, et ce, depuis quelque temps.

**Le sénateur Frith:** Je n'avais jamais entendu cela.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Je ne le savais pas non plus.

**Le sénateur Spivak:** C'est une autre question. Si vous le voulez, sénateur Frith, je peux vous envoyer les documents qui m'ont été fournis.

J'aimerais maintenant passer à autre chose. Les témoins ont mentionné que la ressource naturelle dont nous discutons était limitée. À quel point l'est-elle? Que voulaient-ils dire?

**M. Edwards:** Sénatrice Spivak, le spectre radio est limité. Chaque jour, de nombreuses demandes sont présentées par des utilisateurs potentiels. M. Gordon sera mieux en mesure de vous répondre sur le plan technique.

**M. Gordon:** Sénateur, cette ressource est limitée en ce sens qu'il ne peut y avoir plus qu'un certain nombre d'émetteurs ou de transmetteurs dotés d'une certaine technologie dans une région donnée. Ainsi, il est impossible d'accorder d'autres licences radio pour des taxis dans la région métropolitaine de Toronto compte tenu du spectre disponible ou du nombre de

[Text]

had great expansion in this resource since the legislation enacted in 1938—expansion in the thousandfold.

**Mr. Edwards:** We did not have multiplexing in 1938.

**Mr. Gordon:** That is right. We did not have multiplexing and we did not have the means to generate radio energy of high frequency. It was all low frequency, so all we had was AM radio. It is finite at any given period of time. With technological development it seems to expand. The advent of the communications satellite has enormously expanded the use of the spectrum.

Any point in time and any geographical location is very finite. People in Toronto who are looking for frequencies will tell you that.

**Senator Davey:** Mr. Edwards, I am aware of your interest in, and impressive knowledge of, broadcasting. I find it reassuring when you tell us that one day we will have a Broadcasting Act. I certainly hope so.

You will be distressed to know that I frequently agree with some of the things you have said and written. You make a comment in your presentation that I would like to ask you about. You say:

I cannot overstate the role which broadcasters play in the communication of culture . . .

I find that a stunning statement. Who are these broadcasters about whom you are talking?

**Mr. Edwards:** First of all, we had gone off the bedrock and up into what would be built on the bedrock.

**Senator Davey:** I was never into the bedrock. That was Senator Frith.

**Senator Frith:** That was a metaphor.

**Mr. Edwards:** In the context of the discussion, that quotation from my remarks was referring to one of the elements which can be built upon this very technical foundation. If you find that an astonishing statement, I am afraid I do not.

Broadcasting is a conveyor of high culture, low culture, medium culture—any kind of culture, from Hockey Night in Canada to the most sophisticated Lister Sinclair colloquy.

**Senator Davey:** You did not talk about broadcasting. You spoke about broadcasters. You would make that general statement, would you?

**Mr. Edwards:** The broadcasters are those human beings that make that broadcasting system work.

**Senator Davey:** Do you think that private broadcasters contribute greatly to culture in this country?

**Mr. Edwards:** If you are asking me that question, I am compelled to answer it.

[Traduction]

fréquences actuellement accordées aux taxis. Cette ressource est limitée. Cette ressource a connu des progrès technologiques énormes depuis l'entrée en vigueur de la loi, en 1938. On parle d'une ressource multipliée par mille.

**M. Edwards:** Le multiplexage n'existait pas en 1938.

**M. Gordon:** Vous avez raison. Le dispositif multiplex n'existait pas et nous ne disposions pas des moyens nécessaires pour générer une énergie radioélectrique de haute fréquence. Tout se faisait donc sur basse fréquence, et nous avions uniquement la radio AM. Cette ressource change constamment; elle semble en effet croître grâce aux progrès technologiques. L'apparition du satellite de communications a permis d'élargir le spectre de façon considérable.

Cette ressource est en tout temps, et partout, très limitée. Les gens de Toronto qui tentent d'obtenir une nouvelle fréquence vous le confirmeront.

**Le sénateur Davey:** Monsieur Edwards, je me rends compte que vous vous intéressez beaucoup à la radiodiffusion et que vos connaissances dans ce domaine sont impressionnantes. Vous me rassurez lorsque vous nous dites qu'un jour nous aurons une loi sur la radiodiffusion. En tout cas, je l'espère aussi.

Vous serez peut-être surpris d'apprendre que je suis d'accord avec certaines des précisions que vous nous avez données, verbalement ou par écrit. Dans votre déclaration, vous avez fait un commentaire sur lequel j'aimerais revenir. Vous avez dit:

«Je ne saurais trop insister sur le rôle que jouent les radiodiffuseurs dans la diffusion de la culture . . .»

Cette affirmation me renverse. Qui sont ces radiodiffuseurs dont vous parlez?

**M. Edwards:** Je tiens tout d'abord à préciser que nous avons terminé la fondation de l'édifice et que nous construisons maintenant le rez-de-chaussée.

**Le sénateur Davey:** Je n'ai jamais parlé de la fondation. C'est le sénateur Frith qui l'a mentionnée.

**Le sénateur Frith:** C'était une métaphore.

**M. Edwards:** Dans le contexte actuel, mes observations faisaient référence à l'un des éléments qui pourraient être construits sur une fondation très technique. Si cette affirmation vous surprend, je n'y peux rien.

La radiodiffusion est un instrument qui permet de diffuser la culture, que celle-ci soit de bon ou de mauvais goût, qu'il s'agisse de la Soirée du hockey ou de l'émission hautement intellectuelle de Lister Sinclair.

**Le sénateur Davey:** Vous n'avez pas utilisé le terme «radiodiffusion» mais plutôt «radiodiffuseur». Vous n'hésiteriez pas à répéter cette affirmation?

**M. Edwards:** Les radiodiffuseurs sont les êtres humains qui font fonctionner le système de radiodiffusion.

**Le sénateur Davey:** Croyez-vous que les radiodiffuseurs privés contribuent grandement à la culture canadienne?

**M. Edwards:** Si vous me posez cette question, je me verrai obligé d'y répondre.

[Text]

I believe that broadcasters, public and private, have contributed immensely to the cultural life of our country, are doing so today and will continue to do so.

**The Chairman:** Senator Davey, would you have preferred the word "broadcasting"?

**Senator Davey:** I am not as enthusiastic about the word "broadcasters". As you are well aware, Mr. Chairman, I spent ten years in private broadcasting. I know the kind of Neanderthals who run the private broadcasting in this country. Therefore I am stunned by your statement.

**Mr. Edwards:** Historically, senator, your observation may be accurate in some areas, but I think there are some exceptions.

**Senator Davey:** I am not attempting to take you on. I just want to know where you are coming from.

**The Chairman:** Honourable senators, we have ten minutes before we go to the chamber.

**Senator Frith:** I should like to consult on this. I move that the committee adjourn at the call of the Chair.

**The Chairman:** I would ask for leave to sit this afternoon.

**Senator Frith:** You might, if necessary.

**The Chairman:** Does that offend you?

**Senator Frith:** No.

**The Chairman:** You said "at the call of the Chair", and I responded by saying that I would ask for leave to sit this afternoon even though the Senate is sitting.

**Senator Frith:** If that becomes necessary, I will not have any trouble with that.

**The Chairman:** Invariably you are the one who can facilitate that. That is why I was asking.

**Senator Chaput-Rolland:** Mr. Chairman, as I have said, this is the first time I have had the honour to sit on any committee of the Senate. Is it in order for me to ask Senator Frith why he wants more information?

**Senator Frith:** If I knew the answer to that, I would not have to consult with some of my colleagues about it.

**Senator Chaput-Rolland:** May I ask what is worrying you about this bill? You are a broadcaster. You know more about it than most of us.

**Senator Frith:** The problem is not the objective of this bill. I want to be assured that the Senate's role is not simply to rubber-stamp either what the House of Commons has done or what some people who made representations may want done. I could say that I am not ready and I want to hear more witnesses. However, I am saying that I want to consult to determine whether or not I want to hear any more witnesses. That does happen in committees if we are not satisfied with the government's explanation.

[Traduction]

Selon moi, les radiodiffuseurs publics et privés ont grandement contribué à la vie culturelle de notre pays, le font encore et continueront de le faire.

**Le président:** Sénateur Davey, auriez-vous préféré le terme «radiodiffusion»?

**Le sénateur Davey:** Le terme «radiodiffuseur» ne me plaît guère. Comme vous le savez, monsieur le président, j'ai passé dix ans dans l'industrie privée de la radiodiffusion. Je connais le genre de «dinosaures» qui dirigent cette industrie au Canada. Votre déclaration me laisse donc bouche bée.

**M. Edwards:** Sénateur, votre remarque pourrait être exacte sur le plan historique dans certains cas, mais je crois qu'il existe quelques exceptions.

**Le sénateur Davey:** Loin de moi l'idée de vous contredire. Je désire seulement savoir sur quoi se fonde votre affirmation.

**Le président:** Honorables sénateurs, il nous reste dix minutes avant d'aller en chambre.

**Le sénateur Frith:** J'aimerais consulter certaines personnes à ce sujet. Je propose donc que le Comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

**Le président:** J'aimerais demander que le Comité siège cet après-midi.

**Le sénateur Frith:** Vous le pouvez, si cela s'avère nécessaire.

**Le président:** Cela vous froisse-t-il?

**Le sénateur Frith:** Non.

**Le président:** Vous avez dit «jusqu'à nouvelle convocation du président» et j'ai répondu en disant que j'aimerais que le Comité siège cet après-midi, même si le Sénat fait de-même.

**Le sénateur Frith:** Si cela s'avère nécessaire, je n'y verrai aucune objection.

**Le président:** Vous êtes toujours celui qui peut nous faciliter la tâche. C'est pourquoi je vous posais cette question.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Monsieur le président, comme je l'ai déjà dit, c'est la première fois que j'ai l'honneur de participer aux délibérations d'un comité sénatorial. Est-ce que j'enfreins le Règlement si je demande au sénateur Frith pourquoi il désire de plus amples renseignements?

**Le sénateur Frith:** Si je connaissais la réponse à cette question, je ne serais pas contraint de consulter certains de mes collègues.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Puis-je vous demander ce qui vous inquiète dans ce projet de loi? Vous êtes vous-même un radiodiffuseur. Vous connaissez ce domaine mieux que la plupart d'entre nous.

**Le sénateur Frith:** Ce n'est pas l'objectif de ce projet de loi qui m'inquiète. Je veux tout simplement m'assurer que le Sénat n'est pas là uniquement pour entériner automatiquement ce que fait la Chambre des communes ni ce que veulent faire certaines personnes qui ont formulé des observations. Je pourrais dire que je ne suis pas prêt et que je désire entendre d'autres témoins. Je préfère toutefois consulter mes collègues pour savoir si je désire ou non entendre d'autres témoins. C'est

[Text]

I have now heard that explanation. When I was consulting with my colleagues previously I had not heard the government's explanation. I had heard your intervention, but I had not heard the witnesses. Now I have heard the government's point of view and I want to discuss it with my colleagues to determine whether or not we want to hear more than what we have already heard.

**The Chairman:** I would like to ask the committee for its general views as a result of what you have just said.

**Senator Davey:** Some of us are prepared to meet with Senator Frith. Then we will perhaps talk later this afternoon.

**The Chairman:** I would like to have a committee meeting this afternoon or this evening. Would that give you an opportunity to consult with your colleagues?

**Senator Frith:** Without an undertaking, yes, I will try. However, I do not think you should call your meeting until I have told you what our position is. You are asking for my advice, and that is my advice.

**Senator Bonnell:** If Senator Frith wants to consult with some people, there is no point in calling a meeting this afternoon or any other time until he has finished his consultation. Perhaps you, Mr. Chairman, and Senator Frith could consult and between the two of you arrange the next meeting.

**The Chairman:** What I am getting at is quite transparent.

**Senator Frith:** Yes, it is.

**The Chairman:** I have one day's work or a summer of work. That is the problem, and we all share it.

**Senator Frith:** If you are going to call a meeting, call a meeting, but it will not be called on the basis of saying, "Therefore, you make up your mind by the time I call the meeting." It will be on the basis of saying that we know whether or not we want to hear any more witnesses, and then we call the meeting.

**The Chairman:** I have not yet seen any example of rubber-stamping or rushing this particular bill. The bill has been getting a good hearing. It is not the intention of the chair or this committee to rubber-stamp or rush anything. We are prepared to hear any good arguments. I would like to line up witnesses and I would like to do it, if possible, with an opportunity to have the bill reported, with or without amendment.

Tomorrow appears to be the last day of sitting. I am warning the committee that there will likely be a meeting tomorrow.

**Senator Frith:** It is not unusual for you and I to disagree on our objectives. My objectives might not be the same as yours, and the opposition's objectives might not be the same as the government's objectives. It is not a matter of rubber-stamping or not rubber-stamping. The question is what position is being taken by the government and what position is being taken by

[Traduction]

ce que nous faisons en comité lorsque les explications fournies par le gouvernement ne nous satisfont pas.

J'ai maintenant entendu ces explications, ce qui n'était pas le cas lorsque j'ai consulté mes collègues. J'avais entendu votre intervention, mais non les témoins. Je connais maintenant le point de vue du gouvernement et je désire discuter avec mes collègues pour savoir si nous devons entendre d'autres témoins.

**Le président:** J'aimerais demander aux membres du Comité leurs opinions à la suite de ce que vous venez de dire.

**Le sénateur Davey:** Quelques-uns d'entre nous sont prêts à rencontrer le sénateur Frith: nous pourrions peut-être nous réunir plus tard cet après-midi.

**Le président:** J'aimerais que le Comité se réunisse cet après-midi ou ce soir. Cela vous donnerait-il suffisamment de temps pour consulter vos collègues?

**Le sénateur Frith:** Je ne m'y engage pas, mais j'essaierai. Toutefois, je crois que vous ne devriez pas convoquer les membres du Comité avant de connaître notre position. Vous avez demandé mon avis, le voilà!

**Le sénateur Bonnell:** Si le sénateur Frith désire consulter quelques personnes, il ne sert à rien que le président nous convoque, cet après-midi ou à un autre moment, tant que le sénateur Frith n'aura pas fini de consulter ses collègues. Le président et le sénateur Frith pourraient peut-être se réunir pour déterminer ensemble la date de la prochaine séance.

**Le président:** Ce que je tente de faire est assez évident.

**Le sénateur Frith:** Oui.

**Le président:** Un jour de travail ou un été de travail: c'est là le dilemme auquel nous devons tous faire face.

**Le sénateur Frith:** Si vous voulez convoquer une réunion, faites-le, mais ne m'obligez pas à prendre une décision avant celle-ci. À mon avis, il faut savoir si nous allons entendre ou non d'autres témoins avant de convoquer la prochaine réunion.

**Le président:** Rien ne m'a encore laissé croire que nous avons agi comme des marionnettes avec ce projet de loi ou tenté de l'adopter à toute vapeur. Au contraire, nous lui avons accordé beaucoup d'attention. Le président et les membres du Comité n'ont pas l'intention de l'approuver sans discussion ni de l'étudier à la hâte. Nous sommes prêts à entendre tous les arguments qui en valent la peine. J'aimerais entendre des témoins et le faire, si possible, avec l'intention de rendre compte du projet de loi avec ou sans amendement.

Il semble que demain pourrait être le dernier jour des travaux. J'avise les membres du Comité qu'il y aura probablement une séance demain.

**Le sénateur Frith:** Il n'est pas rare que nous ne partagions pas les mêmes vues. Mes buts ne sont peut-être pas les mêmes que les vôtres, et ceux de l'opposition peuvent différer de ceux du gouvernement, mais nous ne sommes pas intéressés à jouer les béni-oui-oui. Nous désirons plutôt connaître la position du gouvernement et celle de l'opposition. Je vous ai fait connaître

[Text]

the opposition. I have told you my position and you have told us your position. You want to get it done, if possible, tomorrow. However, that might not be our objective.

**The Chairman:** That is fine. I just wanted to give the witnesses some warning so that they can be as helpful as they have been today.

May I ask a question of you gentlemen? All governments, at the last of the year, want something done yesterday. They want to rush something, to put something through because it is needed immediately. How important is this bill? What happens if we do not deal with it up until the autumn?

**Mr. Edwards:** That is a pertinent question. From the point of view of the government and the government's agenda it is important in that we wish to respond to what is deemed to be an urgent need of the industry. The bill is virtually free of controversy. Certainly there appears to be no ideological or partisan controversy.

I will ask Mr. Gordon to elaborate on the needs of the industry.

**Mr. Gordon:** There are three principal reasons why we wish to get on with this bill.

First, one wants to deal with the increasing problem of antenna sites and concerns of communities that they have inadequate hearing in regard to antenna towers. Under the current act, legal advice is that the minister is unable to deny a licence or a tower site because of local concerns. There is a legislative gap there. We have a strong study from the University of New Brunswick pointing out this legislative gap.

Secondly, the question of immunity is of increasing concern. Most other governments have themselves lined up to prevent the importation of equipment which could cause problems. We will be one of the countries which will not have that legislative power, which leaves us exposed to the possibility of having importation of substandard equipment.

I will not pretend that this will happen tomorrow; I do not know when this will happen and when it will be a serious matter. I do not know when some coroner's inquest will find that there is a problem. Consequently, I cannot state that that will happen tomorrow. We have been after this bill for quite some time now, in administrative terms, to ensure that we met those kinds of problems.

The third reason, quite frankly, is the efficiency with which we are able to maintain "control" over the chaos that is always impending, but no one realizes it in terms of the radio frequency spectrum. This fundamentally could become a chaotic medium. This is not the same as air traffic control because you will see the airplane fall out of the sky there, whereas here you will see interference occur that interferes with our communications.

We have been doing this on the basis of an establishment that has been frozen and decreased over ten years. To do this we have to operate more and more efficiently. Our compliance

[Traduction]

la mienne et vous nous avez indiqué la vôtre: dans la mesure du possible, vous aimeriez en terminer demain avec ce projet de loi. Toutefois, ce n'est peut-être pas notre intention.

**Le président:** D'accord. Je désirais seulement avertir les témoins afin qu'ils puissent être aussi utiles qu'ils l'ont été aujourd'hui.

Messieurs, puis-je vous poser une question? Tous les gouvernements, à la fin de l'année, désirent que tout soit terminé... la veille! Ils veulent accélérer les choses, faire adopter un projet de loi à toute vapeur parce qu'ils en ont besoin tout de suite. Ce projet de loi est-il très important? Qu'arriverait-il si nous ne l'entérinions qu'à l'automne?

**M. Edwards:** Cette question est très pertinente. Du point de vue du gouvernement et de son programme législatif, ce projet de loi est important, car nous désirons répondre à un besoin urgent de l'industrie. Le projet de loi ne soulève presque aucune controverse; en tout cas, il ne semble certainement pas avoir provoqué de controverse idéologique ou au niveau des partis.

J'aimerais que M. Gordon nous explique plus en détails les besoins de l'industrie.

**M. Gordon:** Nous désirons que ce projet de loi soit adopté principalement pour trois raisons.

En premier lieu, il faut régler le problème de plus en plus aigu de l'emplacement des antennes et celui des communautés qui s'inquiètent parce que les tours les empêchent de bien capter les signaux. Aux termes de la loi actuelle, le ministre ne peut refuser une licence ni s'opposer à l'endroit choisi pour une tour en raison des pressions exercées localement. Il y a donc un vide juridique. Des chercheurs de l'université du Nouveau-Brunswick en sont d'ailleurs également arrivés à cette conclusion.

Deuxièmement, la question de l'immunité nous préoccupe de plus en plus. La plupart des autres gouvernements se sont mis d'accord pour interdire l'importation de matériel qui pourrait engendrer des difficultés. Comme notre pays ne fera pas partie de ceux qui auront ce pouvoir, nous serons susceptibles d'importer du matériel de qualité inférieure.

Je ne prétends pas que cela se produira demain. Je ne sais pas quand nous devons faire face à un tel problème ni quel pourrait être l'ampleur de celui-ci. J'ignore quand l'enquête d'un coroner établira l'existence de ce problème. Je ne peux donc pas dire qu'il surgira sous peu. Nous attendons ce projet de loi depuis longtemps pour être en mesure, du point de vue administratif, de faire face à ce genre de situation.

La troisième raison concerne l'efficacité avec laquelle nous pouvons «contrôler» le chaos qui nous menace continuellement. Personne ne se rend compte que ce danger menace le spectre radio. Cet instrument de communications pourrait en effet devenir anarchique. Le phénomène n'est pas le même pour le trafic aérien, alors qu'on voit l'avion s'écraser; dans le cas qui nous occupe, on remarquera plutôt qu'il y a des interférences dans les communications.

Nous exerçons nos activités avec un effectif qui diminue depuis dix ans. Pour y arriver, il nous faut donc être toujours plus efficaces. La loi et toutes les mesures prises pour exercer ce

[Text]

and prosecution—all of those measures that we do to ensure that control—have to be efficient. It is getting more and more difficult to do so. When we talk about the ticketing scheme, which you have raised, we are looking to have at least the power to enforce it with all the safeguards that we believe exist—and we believe that we are using a common format that is used elsewhere—in order to manage the many people who, for their own purposes would misuse the radio frequency spectrum and say, “The heck with it, I will not get a licence. I will omit here ”and do this and that.” But it is difficult to do so when you have to use criminal prosecution to deal with those cases.

In conclusion, there are three reasons: The question of the antennae, the question of immunity and the straight administrative efficiency of managing that resource.

**The Chairman:** I will take one last question.

**Senator Atkins:** I simply have a suggestion. Could we possibly set a tentative time for our meeting, say tomorrow morning? It could then be worked out between you and Senator Frith as to whether or not we have it. If the witnesses have to come back, they will then know what the possible time will be.

**The Chairman:** That is fair enough.

**Senator Frith:** I did not have in mind these witnesses coming back necessarily.

**The Chairman:** I am sure that they would not mind returning.

**Senator Frith:** You can have the meeting, but I will not be put in the position that I have a deadline to meet. I want to make that clear now.

**Senator Atkins:** What I am suggesting does not put any pressure on you. I have just said that if it is to happen, then at least we will know in terms of the time.

**Senator Frith:** I think it is clear what my position is.

**The Chairman:** I know that you are a member of this committee and you are Deputy Leader of the Opposition, but I also have a committee to consider. I am getting the impression that this bill is being frustrated by a position that you will take, which will cause the meeting not to be held.

**Senator Frith:** That is quite possible. I am sorry to hear that you just think you got the impression—it should be quite clear that that is very possible.

**The Chairman:** If that is the view of the majority of the committee, then so be it.

**Senator Frith:** I am not telling the committee when to have its meeting.

**The Chairman:** That is exactly what you are doing.

**Senator Frith:** No I am not. I am saying—and let me again make it clear—you can have a meeting this afternoon, tomorrow morning, or as many meetings as you, or we as a committee, want—

**Senator Chaput-Rolland:** Or you.

[Traduction]

contrôle doivent être bien appliquées. Il est de plus en plus difficile d'atteindre notre objectif. Lorsque nous suggérons un système de contravention, dont vous avez d'ailleurs parlé, c'est pour être à tout le moins autorisés à appliquer ces mesures. Prenons par exemple toutes les mesures de protection qui existent actuellement—et nous croyons qu'elles correspondent à celles en vigueur ailleurs—pour surveiller les nombreuses personnes qui, à des fins personnelles, utilisent le spectre radioélectrique à mauvais escient en se disant: «Que le diable l'emporte, je ne demanderai pas de licence et j'agirais comme bon me semble.» Il est difficile de les en empêcher parce qu'il faut tenter des poursuites au criminel dans ces cas.

En résumé, il y a trois raisons: l'emplacement des antennes, l'immunité et l'efficacité administrative nécessaire pour gérer cette ressource.

**Le président:** J'accepte une autre question.

**Le sénateur Atkins:** Je désire tout simplement faire une suggestion. Ne pourrions-nous pas déterminer une heure provisoire pour la séance de, disons, demain matin? Il ne vous restera alors qu'à décider avec le sénateur Frith si celle-ci est nécessaire. Si les témoins doivent revenir, ils connaîtront à tout le moins l'heure approximative.

**Le président:** Cela me convient.

**Le sénateur Frith:** Je ne voulais pas dire que ces témoins devraient nécessairement revenir.

**Le président:** Je suis convaincu qu'ils n'y verraient aucun inconvénient.

**Le sénateur Frith:** Vous pouvez déterminer une heure précise, mais je refuse de me faire imposer un délai. J'aimerais que cela soit bien clair.

**Le sénateur Atkins:** Ma suggestion n'exerce aucune pression sur vous. Je dis seulement que si nous devons nous rencontrer, autant connaître l'heure tout de suite.

**Le sénateur Frith:** Je crois que ma position est claire.

**Le président:** Je sais que vous êtes membre du Comité et que vous êtes le leader suppléant de l'opposition, mais je dois également tenir compte de l'opinion des autres membres. J'ai de plus en plus l'impression que ce projet de loi sera bloqué par une décision que vous prendrez et que cette séance n'aura pas lieu.

**Le sénateur Frith:** C'est tout à fait possible. Je suis désolé d'apprendre que ce n'était qu'une impression. Il est clair que cela est très possible.

**Le président:** Si c'est là l'avis de la majorité des membres du Comité, soit.

**Le sénateur Frith:** Je ne dis pas au Comité quand il doit se réunir.

**Le président:** C'est justement ce que vous êtes en train de faire.

**Le sénateur Frith:** Pas du tout. Je dis simplement—et laissez-moi le préciser encore une fois—que vous pouvez vous réunir cet après-midi, demain matin ou autant de fois que vous ou les membres du Comité le désirent . . .

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Ou vous.

[Text]

**Senator Frith:** —so long as it is not in the context that I must have an answer by that time; that is all.

**The Chairman:** Very good. I will speak to the Clerk about a meeting some time tomorrow.

Are there any conflicts to be avoided tomorrow with any members of the committee? If not, the meeting is adjourned.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le sénateur Frith:** . . . en autant que vous ne vous attendiez pas à ce que je vous réponde à ce moment-là.

**Le président:** Très bien. Je parlerai au greffier pour qu'une réunion ait lieu demain.

Certains membres du Comité ont-ils des empêchements demain? Alors, la séance est levée.

Le Comité suspend ses travaux.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

Mr. Jim Edwards, M.P., Parliamentary Secretary to the  
Minister of Communications.

*Officials from the Department of Communications:*

Rob Gordon, Assistant Deputy Minister, Spectrum Man-  
agement;

David Dawson, Regulatory Policy Analyst, Radio Regula-  
tory Branch.

M. Jim Edwards, député, secrétaire parlementaire du minis-  
tre des Communications.

*Hauts fonctionnaires du ministère des Communications:*

Rob Gordon, sous-ministre adjoint, Gestion du spectre et  
Opérations régionales;

David Dawson, analyste des politiques de réglementation,  
Réglementation des radiocommunications.



Second Session  
Thirty-fourth Parliament, 1989

Deuxième session de la  
trente-quatrième législature, 1989

SENATE OF CANADA

---

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

**Transport and  
Communications**

---

**Transports et  
communications**

---

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

---

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

---

Wednesday, September 27, 1989

Le mercredi 27 septembre 1989

Issue No. 4

---

Fascicule n° 4

---

**Second Proceedings on:**

**Deuxième fascicule concernant:**

Bill C-6, An Act to amend the Radio Act  
and certain other Acts in consequence  
thereof

---

Projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi  
sur la radio et certaines autres lois  
en conséquence

---

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE  
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* The Honourable Finlay MacDonald

*Deputy Chairman:* The Honourable Keith Davey

and

The Honourable Senators:

Atkins	*MacEachen, P.C. (or Frith)
Bonnell	Muir
Chaput-Rolland	*Murray, P.C. (or Doody)
Cochrane	J. B. Stewart
Graham	Stollery
F. Leblanc	Turner

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

On September 26, 1989:

The Honourable Senator Cochrane replaced the Honourable Senator Spivak.

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald

*Vice-président:* L'honorable Keith Davey

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	*MacEachen, c.p. (ou Frith)
Bonnell	Muir
Chaput-Rolland	*Murray, c.p. (ou Doody)
Cochrane	J. B. Stewart
Graham	Stollery
F. Leblanc	Turner

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le 26 septembre 1989:

L'honorable sénateur Cochrane remplace l'honorable sénateur Spivak.

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate of Tuesday, June 27th, 1989:

“Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Chaput-Rolland, seconded by the Honourable Senator Simard, for the second reading of the Bill C-6, An Act to amend the Radio Act and certain other Acts in consequence thereof.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Chaput-Rolland moved, seconded by the Honourable Senator David, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.”

*Le greffier du Sénat*

Gordon Barnhart

*Clerk of the Senate*

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mardi 27 juin 1989:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Chaput-Rolland, appuyée par l'honorable sénateur Simard, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur la Loi sur la radio et certaines autres lois en conséquence.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Chaput-Rolland propose, appuyée par l'honorable sénateur David, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, SEPTEMBER 27, 1989  
(5)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in Room 356-S, Centre Block, at 2:02 o'clock p.m. the Chairman, the Honourable Senator MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Chaput-Rolland, Cochrane, Davey, MacDonald, Stewart, Stollery and Turner.

*Other Member present:* The Honourable Senator Cochrane.

*Other Senator in attendance:* The Honourable Senator Marshall.

*In attendance:* John Christopher, Science and Technology Division, Library of Parliament; Ms. Jill Anne Pickard, Administrative and Research Assistant to the Committee.

*Also in attendance:* The Official Reporters of the Senate.

## Witnesses:

## From the Department of Communications:

Robert A. Gordon, Assistant Deputy Minister, Spectrum Management and Regional Operations;

David P. Dawson, Regulatory Policy Analyst, Radio Regulatory Branch.

The Committee resumed consideration of Bill C-6, An Act to amend the Radio Act and certain other Acts in consequence thereof.

Mr. Gordon gave a brief presentation and, with the assistance of Mr. Dawson, answered questions of the members of the Committee.

The question of concurrence being put on Clauses 3 to 16, After Debate, and

The question being put, it was—  
Resolved in the affirmative.

The question of concurrence being put on Clauses 1 and 2, After Debate, and

The question being put, it was—  
Resolved in the affirmative.

*Ordered,*—That the Chairman report Bill C-6 to the Senate without amendment.

At 2:39 o'clock p.m., the Committee proceeded *in camera*.

The Committee examined the facts concerning the inquiry of Senator Marshall calling attention of the Senate to the effects of the announcement by Air Canada on February 1, 1989, to withdraw service from the Town of Stephenville in the Province of Newfoundland, effective June 17, 1989, to the Standing Senate Committee on Transport and Communications and that the Committee report back to the Senate no later than December 31, 1989, which was referred to the Committee June 28, 1989.

## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 27 SEPTEMBRE 1989  
(5)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 02, dans la pièce 356-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Chaput-Rolland, Cochrane, Davey, MacDonald, Stewart, Stollery et Turner.

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Marshall.

*Présents:* John Christopher, Division des sciences et de la technologie, Bibliothèque du Parlement; M<sup>me</sup> Jill Ann Pickard, adjointe à l'administration et à la recherche du Comité.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

## Témoins:

## Du ministère des Communications:

Robert A. Gordon, sous-ministre adjoint, Gestion du spectre et des opérations régionales;

David P. Dawson, analyste de la politique de la réglementation, Direction générale de la réglementation des radio-communications.

Le Comité poursuit l'examen du projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur la radio et certaines autres lois en conséquence.

M. Gordon fait une brève déclaration et, avec M. Dawson, répond aux questions.

On propose l'adoption des articles 3 à 16.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

On propose l'adoption des articles 1 et 2.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

*Il est ordonné,*—Que le président fasse rapport au Sénat du projet de loi C-6 sans amendement.

À 14 h 39, la séance se poursuit à huis clos.

Le Comité examine les faits relatifs à la demande de renseignements de l'honorable sénateur Marshall signalant au Sénat les répercussions de l'annonce faite par Air Canada, le 1<sup>er</sup> février 1989, de son intention de supprimer, à compter du 17 juin 1989, la liaison aérienne avec la ville de Stephenville, à Terre-Neuve, et lui demandant de déférer la question du Comité des transports et des communications le 28 juin 1989 avec instruction de faire rapport au Sénat sur cette question au plus tard le 31 décembre 1989.

After debate, the Committee agreed to consider the matter at a later date.

At 3:42 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Après débat, le Comité convient de reporter l'étude de la question à plus tard.

À 15 h 42, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Blair G. Armitage

*Clerk of the Committee*

## REPORT OF THE COMMITTEE

Wednesday, September 27, 1989

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## SECOND REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-6, An Act to amend the *Radio Act*, has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, 27 June 1989, examined the said Bill and has agreed to report the same without amendment.

Respectfully submitted,

## RAPPORT DU COMITÉ

Le mercredi 27 septembre 1989

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le projet de loi C-6, Loi modifiant la *Loi sur la radio*, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 27 juin 1989, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

*Le président*

Finlay MacDonald

*Chairman*

## EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, September 27, 1989

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-6, to amend the Radio Act and certain other Acts in consequence thereof, met this day at 2.00 p.m., to give consideration to the bill, and to give consideration to the Stephenville Inquiry.

**Senator Finlay MacDonald (Halifax) (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, we are continuing today our consideration of Bill C-6, to amend the Radio Act which we will come to in a moment.

However, as you have been advised, following our consideration of Bill C-6 I have asked all members of the committee to stay for an *in camera* session with respect to a matter that has been placed before this committee, namely the Stephenville inquiry. There are a number of questions to which we would like answers and there are some procedures which must be ratified by the committee. The input of the members of the committee on this matter would be very helpful to the chairman and staff.

With reference to Bill C-6, we have with us today Mr. Robert A. Gordon who is the Assistant Deputy Minister of Spectrum Management and Regional Operations in the Department of Communications. With him is Mr. David Dawson who is a Regulatory Policy Analyst with the Radio Regulatory Branch of the Department of Communications. Also, Ms. Elizabeth Gilhooly who is legal counsel for the department.

Mr. Gordon, we have already received some briefing material on this bill and perhaps you might take us through some highlights. I should add that the last time our committee considered Bill C-6, Jim Edwards was our witness. Mr. Edwards is the parliamentary secretary to the minister. He has informed me that he cannot be present today, but assures me that we are in good hands with these ladies and gentlemen who are before us.

Mr. Gordon, would you proceed, please?

**Mr. Robert A. Gordon, Assistant Deputy Minister, Spectrum Management and Regional Operations, Department of Communications:** Thank you very much, Mr. Chairman. I will not attempt to match Jim Edwards' eloquence. I simply wish to make a few remarks about the radio communications bill which is before the committee.

The Radio Act is essentially a legislative instrument by which the department and the Minister of Communications manage the radio frequency spectrum in Canada. Our objectives, of course, are to ensure effective and reliable radio communications of all sorts; also to fit as many users into the radio frequency spectrum as possible with a minimum of interference. The tools which we employ in this task are licensing; the

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 27 septembre 1989

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur la radio et certaines autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 14 heures pour étudier ce projet de loi de même que l'enquête sur l'accident de Stephenville.

**Le sénateur Finlay MacDonald (Halifax) (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, nous poursuivons aujourd'hui l'étude du projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur la radio et certaines autres lois en conséquence. Nous reviendrons à cette question dans un moment.

Toutefois, comme on vous en a informés, après nos travaux sur le projet de loi C-6, j'ai demandé à tous les membres du Comité de demeurer ici pour une séance à huis clos au cours de laquelle nous discuterons d'une question qui a été soumise au présent comité, c'est-à-dire l'enquête sur l'accident de Stephenville. Il y a un certain nombre de questions auxquelles nous aimerions répondre et certaines procédures doivent être ratifiées par le Comité. Les membres du Comité faciliteraient beaucoup la tâche au président et au personnel en participant à cette séance.

Au sujet du projet de loi C-6, nous accueillons aujourd'hui M. Robert A. Gordon, sous-ministre adjoint responsable de la gestion du spectre et des opérations régionales au ministère des Communications. Il est accompagné de M. David Dawson, analyste des politiques de réglementation au sein de la Direction générale de la réglementation au sein de la Direction générale de la réglementation des radiocommunications du ministère des Communications, et de M<sup>me</sup> Elizabeth Gilhooly, conseillère juridique au sein de ce ministère.

Monsieur Gordon, nous avons déjà reçu certains documents d'information concernant ce projet de loi et peut-être pourrions-nous vous en donner les points saillants. Je voudrais ajouter que la dernière fois que le Comité a étudié le projet de loi C-6, nous avons eu comme témoin M. Jim Edwards, secrétaire parlementaire du Ministre. Il m'a informé qu'il ne pouvait assister à la présente séance, mais il m'a assuré que nous étions entre bonnes mains avec les invités que nous recevons aujourd'hui.

Monsieur Gordon, pourriez-vous commencer s'il vous plaît?

**M. Robert A. Gordon, sous-ministre adjoint responsable de la gestion du spectre et des opérations régionales au ministère des Communications:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je n'essaierai pas d'être aussi éloquent que Jim Edwards. Je voudrais tout simplement vous faire part de quelques observations concernant le projet de loi sur les radiocommunications qui est étudié par votre Comité.

La Loi sur la radio constitue essentiellement un instrument législatif permettant au ministère et au ministre des Communications de gérer le spectre des radiofréquences au Canada. Nos objectifs, bien sûr, sont de garantir l'efficacité et la fiabilité des radiocommunications de toutes sortes, et de permettre aussi au plus grand nombre d'utilisateurs possible d'utiliser une partie du spectre des radiofréquences avec un brouillage mini-

*[Text]*

examination and licensing of radio stations and of radio operators, particularly in the case of marine uses of radio for safety purposes; the setting of standards and the inspection, control and resolution of interference complaints.

The radio frequency spectrum management is carried on within the ambit of international regulations under the International Telecommunications Union, a U.N. agency, through which countries determine the orderly international sharing of radio frequencies. Canada cooperates with these other countries with respect to the assignment of radio frequencies within certain ranges for specific communication uses. Within these approved ranges, the Department of Communications issues licences for the use of specific frequencies in Canada. In administering the radio frequency spectrum, the Department of Communications issues licences for microwave wavelengths, radio relay systems, cellular radio telephones, paging transmitters, mobile data systems, satellite communications, air and marine radio, citizen band radio and a number of other uses. We also set technical standards but do not license certain uses of radio which are exempt from the licensing provisions such as the garage door opener and many other uses which must be controlled in order to prevent them interfering with other uses of the spectrum.

The Radio Act has not been amended substantially since 1938 when the first Radio Act was passed. It is possibly useful to cast our minds back a little to the environment that existed at that time. At that stage, radar was but a gleam in the eye of a researcher in a laboratory in the United Kingdom; television was, by and large, a laboratory phenomenon; satellites were in the realm of science fiction. Since that time, due to the numerous technological advances, the range of uses of the spectrum has expanded to the point where today, as I have already mentioned, we have such uses as cellular radio, paging and all of these other things with which we are familiar.

Since 1938, the rapid expansion in use, which grows at the rate of 5 to 7 per cent per year in terms of frequencies assigned, has tested our ability to manage within the confines of that rather old legislative instrument. Some of the provisions of the new act will enable us to deal with such phenomena as non-radio apparatus which are sensitive to radio emissions from duly licensed or authorized transmitters and the interference that can occur there. It will enable us, in effect, to protect the consumer by preventing the manufacture, importation or sale of substandard radio equipment.

At the moment, substandard radio equipment can only be regulated if it is already in use. That means that consumers, who are increasingly the people using radio equipment, are

*[Traduction]*

mal. Pour atteindre ces objectifs, nous délivrons des licences, nous inspectons des stations radio et les installations des opérateurs radio et délivrons les licences voulues, particulièrement dans le cas des utilisations maritimes des radiofréquences à des fins de sécurité, nous établissons des normes, et enfin nous étudions et réglons les plaintes en matière de brouillage.

La gestion du spectre des radiofréquences s'effectue dans le cadre des règlements internationaux établis par l'Union internationale des télécommunications, un organisme des N.U. par le truchement duquel les divers pays se partagent de façon ordonnée les radiofréquences. Le Canada collabore avec ces autres pays concernant l'attribution, à l'intérieur de certaines limites, de radiofréquences à des fins de communication précises. À l'intérieur de ces limites approuvées, le ministère des Communications délivre des licences en vue de l'utilisation de fréquences spécifiques au Canada. Puisqu'il administre le spectre des radiofréquences ici au pays, le Ministère délivre des licences pour les hyperfréquences, les faisceaux hertziens, les radiotéléphones cellulaires, les émetteurs de téléavertisseurs, les systèmes mobiles de transmission de données, les communications par satellite, les communications radioaériennes et radiomaritimes, les appareils utilisant la bande publique et pour un certain nombre d'autres utilisations des radiofréquences. Nous établissons aussi des normes techniques pour certaines utilisations des radiofréquences qui ne nécessitent pas de licence comme les systèmes d'ouverture des portes de garage et de nombreuses autres utilisations qui doivent être réglementées afin de ne pas gêner l'utilisation des autres radiofréquences du spectre.

La Loi sur la radio n'a pas été modifiée de façon importante depuis 1938, c'est-à-dire depuis que la première loi de ce genre a été adoptée. Il serait peut-être utile de nous replacer dans le contexte de l'époque. À ce moment-là, le radar ne constituait qu'une lueur d'espoir pour un chercheur travaillant dans un laboratoire du Royaume-Uni, la télévision ne constituait dans l'ensemble qu'un phénomène de laboratoire, et les satellites relevaient de la science-fiction. Depuis, à la suite de nombreuses percées techniques, la gamme des utilisations du spectre s'est élargie au point où, aujourd'hui, comme je l'ai déjà mentionné, nous nous retrouvons avec des radiotéléphones cellulaires, des téléavertisseurs, et toutes sortes d'autres choses que nous connaissons tous.

Depuis 1938, il a été de plus en plus difficile de gérer le spectre des radiofréquences dans les limites de cet instrument législatif plutôt ancien, étant donné l'expansion rapide qu'a connue l'utilisation de ces fréquences, laquelle augmente au rythme de 5 à 7 p. 100 par an en termes de fréquences attribuées. Certaines des dispositions de la nouvelle loi nous permettront de faire face à des phénomènes comme les appareils qui diffèrent des appareils radio, mais qui sont sensibles aux émissions radio de transmetteurs pour lesquels une licence ou une autorisation a été délivrée, et qui peuvent être une cause de brouillage. En fait, nous pourrions ainsi protéger les consommateurs en empêchant la fabrication, l'importation ou la vente d'appareils radio ne répondant pas aux normes.

À l'heure actuelle, ces appareils radio qui ne répondent pas aux normes ne peuvent être réglementés que s'ils sont déjà utilisés. Cela veut dire que ce sont les consommateurs, qui se ser-

[Text]

subject to the penalties involved, rather than the person who is importing or distributing such equipment.

I might interject at this point to say that that is one of the phenomena that the bill is designed to deal with. In other words, radio has become a tool of the individual rather than being restricted, as it was in the early days, to the use of government departments such as the Department of National Defence or other uses in which the individual was not involved. Now virtually every citizen owns a radio transmitter of some sort, whether it is his burglar alarm in his house, his cellular radio or his CB radio. That is probably a more concise way of describing the difference between the environment that existed in 1938 and the environment of 1989, and one which the bill must recognize.

Then, in summary, Mr. Chairman, the bill will provide us with the power to deal effectively with these technical and marketing advances and will give us the power to protect consumers. It will also improve our ability to meet our international radio frequency spectrum obligations. Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Gordon. Senator Stewart will commence the questioning.

**Senator Stewart:** I have a few questions, which I suspect can be answered very quickly. First of all, did I understand you to say that the Radio Act became law in 1938?

**Mr. Gordon:** Yes, sir.

**Senator Stewart:** Was there previous legislation?

**Mr. Gordon:** Yes, there was a bill in 1905, I believe, but it was related to transportation and marine safety.

**Senator Stewart:** What I am particularly interested in is the decision of the courts with regard to constitutional jurisdiction. If I recall correctly, that decision was made in 1931.

**Mr. Gordon:** Yes, sir.

**Senator Stewart:** So there must have been an act which decided that this matter came within federal jurisdiction prior to 1938.

**The Chairman:** Was it also called the Radio Act?

**Mr. Gordon:** It was called the Wireless Telegraphy Act.

**Senator Stewart:** But the case was still called the radio case?

**Mr. Gordon:** Yes.

**Senator Stewart:** Very well. Mr. Gordon, you say that this bill will give you authority to prevent the importation and sale of substandard radio equipment. How many complaints do you have of this nature? Presumably what is happening is that someone goes out and buys a piece of equipment, but when he

[Traduction]

vent de plus en plus de ces appareils, qui s'exposent à payer les amendes imposées plutôt que la personne qui les importe ou les distribue.

Je voudrais signaler ici qu'il s'agit là de l'un des problèmes que ce projet de loi vise à résoudre. En d'autres mots, les radio-communications sont maintenant utilisées par les individus plutôt que d'être réservées, comme c'était le cas au tout début, aux organismes gouvernementaux comme le ministère de la Défense nationale, ou à d'autres fins n'impliquant pas les individus. Aujourd'hui, pratiquement tous les citoyens possèdent un émetteur radio de quelque sorte, qu'il s'agisse du système d'alarme de la maison, d'un radiotéléphone cellulaire ou d'un appareil utilisant la bande publique. Il s'agit probablement là d'une façon plus concise de décrire la différence qui existe entre le contexte de 1938 et celui de 1989, différence dont doit d'ailleurs tenir compte le projet de loi.

En résumé, monsieur le président, le projet de loi nous accordera les pouvoirs nécessaires pour gérer efficacement ces percées techniques et commerciales, et protéger les consommateurs. Il nous permettra aussi d'être davantage en mesure de respecter nos obligations internationales en ce qui touche à la gestion du spectre des radiofréquences. Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Gordon. Le sénateur Stewart posera la première question.

**Le sénateur Stewart:** J'ai quelques questions auxquelles on pourra, je crois, répondre très rapidement. Premièrement, est-ce que vous avez bien dit que la Loi sur la radio avait été adoptée en 1938?

**M. Gordon:** Oui, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Stewart:** Une autre loi avait-elle été adoptée auparavant?

**M. Gordon:** Oui, je pense qu'une loi avait été adoptée en 1905, mais elle portait sur la sécurité des transports et de la navigation maritime.

**Le sénateur Stewart:** Ce qui m'intéresse particulièrement, c'est la décision des tribunaux en ce qui touche à la compétence constitutionnelle. Si je ne me trompe pas, cette décision a été rendue en 1931.

**M. Gordon:** Oui, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Stewart:** Ainsi, il devait bien exister avant 1938 une loi qui a permis d'établir que cette question relevait du gouvernement fédéral.

**Le président:** Est-ce qu'elle portait aussi le titre de Loi sur la radio?

**M. Gordon:** Elle portait le titre d'Acte de la télégraphie sans fil.

**Le sénateur Stewart:** Mais la cause a tout de même été appelée la cause de la radio?

**M. Gordon:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Très bien. Monsieur Gordon, vous affirmez que le projet de loi vous donnera les pouvoirs nécessaires pour empêcher l'importation et la vente d'appareils radio ne répondant pas aux normes. Combien de plaintes recevez-vous à cet égard? Ce qui arrive probablement, c'est que

[Text]

puts it into operation it interferes in some way or other and, as a result, there is a complaint. The complaint is then investigated and it is found that his equipment is substandard in some way. How often does that sort of thing happen? Does it happen quite regularly?

**Mr. Gordon:** Senator, with respect to the frequency of complaints regarding the use of substandard equipment, I will consult with my colleague, Mr. Dawson, in a second. However, to give you some idea of the scope of complaints about interference with the use of the radio frequency spectrum that is either commercial or safety related, et cetera, there are approximately 5,000 complaints per year. I would expect that a relatively minor proportion of those are as a result of the use of inferior equipment in terms of its design, because one of the features or purposes of the licencing process is to try to ensure that only approved equipment is used.

However, the phenomena we are facing now is that, with respect to radio equipment, we are attempting to get out of the licencing regime as much as possible because it can become very cumbersome. An example of this is the case of cellular radio. Today, if you own a cellular radio, you do not need to obtain a licence from the department. When cellular radio first came on the market, the department was obliged to issue licences for this type of radio. However, we managed to get out of that area of licencing by switching to a process called system licencing.

The thinking of the department is that if we do not equip ourselves with this power to block, we will become a dumping ground for equipment which is discovered to be inferior in the U.S. or in other countries where the ability to block exists. Therefore I would say that, generally speaking, we are anticipating a problem, senator.

**Senator Stewart:** Very well. You mentioned marine radio. What I am interested in is what kind of licencing or regulation applies in the case of what I will call small boat marine radio. I am not talking here of big ships, but the kind of radio equipment that is to be found on almost any fishing craft, let us say, of 36 or 40 feet in length. Do you license and register that type of radio?

**Mr. Gordon:** Yes, senator, we license and register that type of radio. That type of equipment uses a band of frequencies. We do not assign a specific frequency to that type of equipment, so therefore we license people who own such equipment to operate within a band. What we are concerned with is that the equipment meet suitable standards for use, particularly in terms of its capacity to cause interference to other equipment, to stay on frequency and to be stable, and that sort of thing.

[Traduction]

quelqu'un va s'acheter l'un de ces appareils et, lorsqu'il le met en marche, ce dispositif brouille les ondes d'une manière ou d'une autre, ce qui incite quelqu'un d'autre à porter plainte. Cette plainte est ensuite étudiée et il est établi que cet appareil ne répond pas aux normes. À quelle fréquence ce genre d'incident se produit-il? Cela arrive-t-il assez souvent?

**M. Gordon:** Monsieur le sénateur, en ce qui touche à la fréquence des plaintes concernant l'utilisation d'appareils ne répondant pas aux normes, je devrai consulter mon collègue, M. Dawson, dans quelques instants. Toutefois, pour vous donner une idée de l'importance des plaintes sur les cas de brouillage concernant l'utilisation des radiofréquences dans le domaine commercial, de la sécurité, etc. disons que nous recevons environ 5 plaintes par année. Je pense qu'une proportion relativement faible de ces plaintes sont attribuables à l'utilisation d'appareils de qualité inférieure sur le plan de la conception, parce que l'un des traits caractéristiques ou objectifs du processus de délivrance des licences est de s'assurer que seuls les appareils approuvés sont utilisés.

Toutefois, le défi que nous devons maintenant relever, en ce qui touche aux appareils radio, c'est de tenter d'abandonner le plus possible ce régime de licences parce qu'il peut devenir très lourd à administrer. Un exemple de ce phénomène est le cas des radiotéléphones cellulaires. Aujourd'hui, si vous possédez l'un de ces appareils, vous n'avez pas à obtenir une licence du Ministère. Toutefois, lorsque ces radiotéléphones cellulaires ont fait leur apparition sur le marché, le Ministère a été obligé de délivrer des licences pour ce type d'appareil. Nous avons réussi à nous tirer de cette situation en adoptant un processus baptisé la délivrance de licences de système.

Le raisonnement du Ministère est que nous devons nous armer afin de bloquer ce genre d'équipement sinon nous allons voir arriver ici tous les appareils jugés de qualité inférieure aux É.-U. ou dans d'autres pays où des mécanismes permettent justement de bloquer leur mise en vente. Par conséquent, je dirais que, dans l'ensemble, nous essayons de régler un problème avant qu'il ne se présente, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Stewart:** Très bien. Vous avez mentionné les radiocommunications maritimes. Ce que je voudrais savoir, c'est quel genre de licences ou de règlements s'applique dans le cas de ce que j'appellerai les radios maritimes des petites embarcations. Je ne veux pas parler ici de gros bateaux, mais des appareils radio que l'on trouve sur presque tous les bateaux de pêche d'une longueur de 36 ou 40 pieds disons. Délivrez-vous une licence pour ce type de radio et procédez-vous à son enregistrement?

**M. Gordon:** Oui, monsieur le sénateur, c'est exactement ce que nous faisons. Ce type d'appareil utilise une certaine bande de fréquences. Nous n'attribuons pas une fréquence précise à ce type d'appareil, aussi, nous délivrons donc des licences aux personnes qui en sont propriétaires et qui les utilisent sur une bande donnée. Ce que nous voulons, c'est que les appareils respectent des normes de fonctionnement satisfaisantes, particulièrement en ce qui touche au brouillage qu'ils peuvent causer, à leur capacité de demeurer sur la même fréquence et de s'y maintenir, et ainsi de suite.

[Text]

The other matter that we deal with through the vehicle of licencing is that we also give licencing certificates to the operators of that equipment. Our intention there is to try to have the operators follow appropriate procedures; for example, to stay off channels that are intended as partially educational channels, or to stay off channels that are intended for safety calling channels or emergency channels, such as Channel 16 on the marine band. Therefore we license and we also supply certificates to operators.

**Senator Stewart:** Very well. Let us say that suddenly, by an act of fortune, I acquire a couple of fishing licences—let us say a lobster licence and a tuna licence. I then proceed to buy a 36-foot boat. What is the procedure that I must follow in order to get a licence for my radio? Do I go to the Department of Fisheries?

**Mr. Gordon:** You come to the Department of Communications and get a licence for your radio.

**Senator Stewart:** Is there a fee?

**Mr. Gordon:** Yes.

**Senator Stewart:** Roughly, what is that fee?

**Mr. Gordon:** It is \$32.

**Senator Stewart:** Very well. What about the use of citizen band radios on these relatively small boats? Is that of any concern to you?

**Mr. Gordon:** Senator, we allow a citizen band radio to be used on boats. Citizen band radios, of course, are restricted to a very narrow band of frequencies at a place in the spectrum where communication is not necessarily as reliable as one would want for proper marine use. However, the decision is left to the individual who wants to use such a radio.

However, there are regulations through the Department of Transport which stipulate the kinds of radio equipment necessary for safety purposes on the varying lengths of boats. Mr. David Dawson is more familiar with the details than I am on that. So a larger boat must have radio equipment. The owner would not have the choice of simply opting for, say, a citizen's band as opposed to a marine radio.

**Senator Stewart:** What is the point at which boats must be equipped with marine radios?

**Mr. David P. Dawson, Regulatory Policy Analyst, Radio Regulatory Branch, Department of Communications:** It is a very coarse generalization; roughly at 20 metres. The regulations are quite complicated. For example, a 20 metres may be required to go to a certain place, whereas a less than 20 metre boat is required for boats that are for hire and which carry 12 passengers or more. Very coarsely, the cut-off right now is 20 metres and more.

**Senator Stewart:** The east coast has run into a problem with the length of the craft. They have tried to limit different types of fishery by limiting the length of the boat. What has happened is that the boats have become plumper and plumper and

[Traduction]

L'autre aspect de ce processus est constitué des certificats que nous délivrons aux opérateurs de ces appareils. Nous voulons ainsi chercher à les forcer à suivre une procédure appropriée; par exemple, demeurer à l'écart des canaux devant servir en partie à des fins éducatives, ou encore des canaux réservés aux services de sécurité ou d'urgence, comme le canal 16 sur la bande maritime. Donc, nous délivrons des licences, mais aussi des certificats aux opérateurs.

**Le sénateur Stewart:** Très bien. Supposons maintenant que j'acquière tout à coup, par un heureux hasard, des permis de pêche — disons un permis pour le homard et un autre pour le thon. Je m'achète ensuite un bateau de 36 pieds. Quelle démarche dois-je suivre afin d'obtenir une licence pour mon bateau? Dois-je m'adresser au ministère des Pêches?

**M. Gordon:** Vous demandez au ministère des Communications une licence pour votre bateau.

**Le sénateur Stewart:** Y a-t-il des droits à acquitter?

**M. Gordon:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** En gros, à combien s'élèvent ces droits?

**M. Gordon:** À 32 \$.

**Le sénateur Stewart:** Très bien. Qu'en est-il de l'utilisation des radios se servant de la bande publique dans ces embarcations? Cela vous regarde-t-il en quoi que ce soit?

**M. Gordon:** Monsieur le sénateur, nous autorisons l'utilisation de ces appareils dans ces embarcations. Ces appareils, bien sûr, sont limités à une bande de fréquences très étroites, à un secteur du spectre où les communications ne sont peut-être pas aussi fiables qu'on le voudrait pour une utilisation sur une embarcation. Toutefois, cette décision est laissée aux individus.

Il existe cependant au ministère des Transports un règlement précisant les types d'appareils radio prescrits à des fins de sécurité pour les diverses longueurs de bateaux. M. David Dawson connaît davantage ces détails que moi. Ainsi, un bateau plus gros doit être équipé d'un appareil radio. Le propriétaire ne peut pas simplement opter pour, disons, un appareil utilisant la bande publique par opposition à une radio conçue pour la navigation maritime.

**Le sénateur Stewart:** À partir de quelle longueur les bateaux doivent-ils être équipés d'une radio?

**M. David P. Dawson, analyste des politiques de réglementation, Direction générale de la réglementation des radiocommunications, ministère des Communications:** Je vous donne là une donnée très approximative; en gros à partir de 20 mètres. Le règlement est assez complexe. Ainsi, un 20 mètres peut être requis pour se rendre dans un certain endroit, tandis qu'une longueur de moins de 20 mètres est requise pour les bateaux de location qui transportent 12 passagers ou plus. En gros, disons que le seuil se situe actuellement à 20 mètres.

**Le sénateur Stewart:** La longueur des bateaux a déjà causé des problèmes sur la côte est. On a essayé de limiter les différents types de pêches en limitant la longueur des embarcations. Ce qui est arrivé, c'est que les bateaux sont devenus de plus en

[Text]

they now operate out at the limit of the 200-mile boundary. Do you feel that your length criterion is adequate?

**Mr. Dawson:** The Radio Act says absolutely nothing about this matter. It is the Canada Shipping Act and the Ministry of Transport that decides whether you must or need not have radio.

**Senator Stewart:** So this bill in no way, directly or indirectly, relates to that topic?

**Mr. Dawson:** This bill says that if you have a radio on your vessel, you must have a radio licence for it. If you do not, it is silent.

**Senator Stewart:** This bill has been available to the interested public for quite some time. Is there any storm of protest, either great or minor, against the content of the bill?

**Mr. Gordon:** Sometimes we would like to have the public take more interest in our work, but there is no storm and there is no interest. The people who are in the community have expressed their support for the bill, but there is certainly no storm of protest.

**Senator Stewart:** In other words, if there is to be a reaction it will be after the fact?

**Mr. Gordon:** Yes, but—

**Senator Stewart:** Do you anticipate any?

**Mr. Gordon:** I do not anticipate any because, from where I sit, the bill is essentially viewed as one which continues to do a job which we have been doing for quite a while and which has not created a storm. Earlier I indicated that some of the provisions of the bill are anticipatory. We are trying to prevent storms and problems with the bill. That is where we are coming from.

**The Chairman:** Mr. Gordon, I believe you made reference earlier to the fact that this bill has widespread support from the manufacturers of equipment?

**Mr. Gordon:** Yes.

**The Chairman:** So the bill gives you new powers in that regard. How much of a time limit will be given? Do the manufacturers have to do certain things within a certain period of time, or are the provisions effective immediately, or will there be any change?

**Mr. Gordon:** The provisions of the bill enable the Governor in Council to make regulations with regard to some of the things I mentioned earlier with regard to immunity. Of course, in our regulation-making process, we go through the *Gazette* notices, the first *Gazette* notice and consultation and then the *Gazette* notice whereby we signify our intent or the shape of the regulations. So when we get into things that will affect the industry, they will be done by regulation. The equipment manufacturing industry and the users, because there is a user community, have been extensively consulted through briefings and consultations. I refer to such bodies as the Electrical Equipment Manufacturers Association of Canada and the Radio Advisory Board, which is an association of users of radio communication equipment. I do not foresee any problems.

[Traduction]

plus larges et qu'ils pêchent maintenant à la limite des 200 milles. Croyez-vous que le critère de la longueur soit valable?

**M. Dawson:** La Loi sur la radio ne dit absolument rien à ce sujet. Il y a la Loi sur la marine marchande du Canada, et le ministère des Transports décide à partir de celle-ci si vous devez disposer d'une radio ou si vous pouvez vous en passer.

**Le sénateur Stewart:** Donc, ce projet de loi n'a rien à voir avec ce sujet?

**M. Dawson:** Le projet de loi dit que vous devez détenir une licence si votre embarcation est équipée d'une radio. Il ne dit rien concernant celles qui n'en sont pas équipées.

**Le sénateur Stewart:** Ce projet de loi a été rendu public il y a déjà un bon bout de temps. Son contenu a-t-il suscité des manifestations d'opposition, aussi minimes soient-elles?

**M. Gordon:** Parfois, nous aimerions que le public s'intéresse davantage à nos travaux, mais ce projet n'a soulevé aucune opposition. Personne ne s'y intéresse. Les gens du milieu se sont déclarés en faveur du projet de loi et nous n'avons certainement pas assisté à une levée de boucliers.

**Le sénateur Stewart:** En d'autres mots, s'il doit susciter une réaction, nous la connaîtrons après coup.

**M. Gordon:** Oui, mais—

**Le sénateur Stewart:** Prévoyez-vous certaines réactions?

**M. Gordon:** Je n'en prévois aucune parce que ce projet de loi constitue selon moi le prolongement du travail que nous accomplissons depuis un bon bout de temps et qui n'a jamais soulevé de levée de boucliers. J'ai déjà indiqué que certaines dispositions du projet de loi tentent de régler les problèmes avant qu'ils ne se posent. Nous essayons donc de désamorcer les crises avant qu'elles n'éclatent. C'était là notre objectif de départ.

**Le président:** Monsieur Gordon, je crois vous avoir entendu dire tout à l'heure que le projet de loi recevait l'appui des fabricants de matériel?

**M. Gordon:** Oui.

**Le président:** Le projet de loi vous accorde donc de nouveaux pouvoirs à cet égard. Quels seront les délais accordés? Les fabricants auront-ils un certain temps pour se conformer à certaines règles? Les dispositions du projet de loi entrent-elles en vigueur immédiatement? Et y aura-t-il des changements?

**M. Gordon:** Les dispositions du projet de loi autorisent le gouverneur en conseil à prendre des règlements sur des questions dont j'ai parlé tout à l'heure, relativement à l'immunité. Bien sûr, pour la réglementation, nous publions des avis dans la *Gazette*, d'abord un premier avis qui est suivi de consultations, puis un autre dans lequel nous précisons nos intentions ou la teneur du règlement. Quand des sujets touchent l'industrie, nous procédons par voie de règlement. L'industrie de la fabrication du matériel et les utilisateurs, parce qu'il y a une population d'utilisateurs, ont été abondamment consultés, par le biais de mémoires et d'échanges. Je fais référence à des organismes comme l'Association des manufacturiers d'équipement électrique et électronique du Canada et le Conseil consultatif canadien de la radio, qui regroupent des utilisateurs de

[Text]

**Senator Turner:** Will Bill C-6 have any effect on the radio equipment used on diesel locomotives? Will the railroads have to have licences for each locomotive, for areas, for districts, or what?

**Mr. Gordon:** By and large any apparatus which has a transmitter, whether it be in a locomotive, a car or wherever, must have a licence. The railways have lots of licences for front and back-end control of their equipment, as do many other operations.

**Senator Turner:** So this bill will change nothing with regard to railways?

**Mr. Gordon:** It will make no change. They will still have to have a licence just as before.

**Senator Marshall:** Mr. Chairman, I would like to follow up on Senator Stewart's question with regard to the relationship between the responsibilities of your department, Fisheries and Oceans and Transport. Does a fisherman or pleasure boater with a certain size boat apply to the Department of Communications for a radio?

**Mr. Gordon:** Yes.

**Senator Marshall:** Is there any conflict in regulations as between the Departments of Communications, Fisheries and Oceans and Transport? For example, one department may say that you need a certain system and another department may say that you need a larger system. What is the coordination there?

**Mr. Gordon:** The coordination is at the bureaucratic level. We work very closely with the other departments when we consider any changes to standards for radio equipment on ships. They work very closely with us in defining what compulsory fitted equipment should be involved, because they define the safety standards in regards to equipment on the boats, including the capacity of the radio equipment.

**Mr. Dawson:** In certain cases some fisheries loans boards may say to the fishermen, "You must carry a radio on your boat because we have financed your boat and we do not want you to go out there without a radio." The kind of radio required is regulated by technical standards and by radio licensing. There is no conflict between the requirement to carry a radio and the actual technical description of what he carries.

**Senator Marshall:** Do you have any example where there might have been some difficulty? Say a fisherman wants to extend the size of his boat. He receives permission from the Department of Fisheries and a loan from the Fisheries Loan Board but does not make the requisite change in radio equipment. Do you have any examples of that sort?

**Mr. Dawson:** No. Generally the requirement to carry radio lives somewhere else, either with the Department of Transport for the protection and safety of life at sea or with the Department of Fisheries to protect their interests if they have financed the boat. We have no jurisdiction or regulatory role in that area at all.

[Traduction]

matériel de communications radio. Je ne prévois aucun problème.

**Le sénateur Turner:** Le projet de loi C-6 aura-t-il une incidence sur le matériel radio utilisé dans les locomotives diesel? Les services ferroviaires devront-ils avoir des licences pour chaque locomotive, par région, district, ou quoi encore?

**M. Gordon:** Dans l'ensemble, il faut délivrer une licence pour tout appareil doté d'un transmetteur, qu'il se trouve dans une locomotive, une voiture ou ailleurs. Les services ferroviaires ont beaucoup de licences pour le contrôle initial et global de leur équipement, comme beaucoup d'autres services.

**Le sénateur Turner:** Donc, le projet de loi ne changera rien pour les services ferroviaires?

**M. Gordon:** Non. Ils devront toujours se procurer une licence, comme par le passé.

**Le sénateur Marshall:** Monsieur le président, j'aimerais poursuivre dans la même veine que le sénateur Stewart au sujet du rapport entre les responsabilités de votre ministère, celles du ministère des Pêches et des Océans et celles du ministère des Transports. Le pêcheur ou le plaisancier, ayant une certaine embarcation, doit-il présenter une demande de licence radio au ministère des Communications?

**M. Gordon:** Oui.

**Le sénateur Marshall:** Y a-t-il des conflits de réglementation entre les ministères des Communications, des Pêches et des Océans et des Transports? Par exemple, un ministère peut exiger un système et l'autre ministère un plus gros. Comment se fait la coordination dans ce cas?

**M. Gordon:** Elle est faite par les services administratifs. Nous travaillons en étroite collaboration avec les autres ministères quand nous envisageons de modifier les normes du matériel radio des bateaux. Le ministère travaille de très près avec nous pour définir le matériel adapté obligatoire, parce qu'il établit les normes de sécurité du matériel sur les bateaux, y compris la puissance du matériel radio.

**M. Dawson:** Dans certains cas, la Commission des prêts aux pêcheurs oblige les pêcheurs à s'équiper d'une radio parce qu'elle finance leur bateau. La radio exigée est réglementée par des normes techniques et par une licence radio. Il n'y a pas de conflit entre l'obligation d'avoir une radio et la description technique de la radio.

**Le sénateur Marshall:** Avez-vous des exemples de ce qui pourrait avoir posé des problèmes? Disons qu'un pêcheur veut avoir un plus gros bateau. Il reçoit la permission du ministère des Pêches et un prêt de la Commission des prêts aux pêcheurs, mais ne fait pas la modification nécessaire pour son matériel radio. Avez-vous des exemples de ce genre?

**M. Dawson:** Non. En général, le matériel radio est exigé par d'autres, soit par le ministère des Transports, pour protéger la sécurité en mer, soit par le ministère des Pêches, qui veut protéger ses intérêts parce qu'il finance le bateau. Nous n'avons aucune compétence ni aucun pouvoir de réglementation dans ce domaine.

[Text]

**Senator Marshall:** Given all the changes and improvements in technology in electronic systems, it seems to me that you are amending the bill very late, after much of the substandard equipment has already come into the country. Why have you waited for so long? You were talking about cellular phones, and so on. They have been around for years. Will you now go to these people and say that their equipment is no good, that they must throw it away and get new equipment?

**Mr. Gordon:** There is not a lot of substandard equipment about in the country.

**Senator Marshall:** In the country?

**Mr. Gordon:** There is not a lot of substandard equipment around. For example, the Americans have the legislative power to block problem equipment at the border. We do not have that power. As to why we have not anticipated the problem earlier, I can only say that we have been developing this bill for some time now and there has not been a hue and cry to have it passed.

**Senator Marshall:** What is contained in the bill does not strike you until you begin to look at it. I came to the committee meeting for another purpose, but I am astounded by what is going on.

**Senator Davey:** Earlier you made reference to non-radio apparatus interfering. What would be an example of such apparatus.

**Mr. Gordon:** The thing we are most concerned about—and I think this is a phenomena that is widespread within administrations concerned with the matter around the world, from the United States to the United Kingdom, of which which are putting legislative implements in place—is the many industrial controls—household devices such as washing machines, microwave ovens, heart pacemakers, all of which use very low-level electronic signals. I mean, the transistor and the microchip use signals at very low levels. If they are improperly designed, radio waves could interfere with the operation of those circuits. As the use of the ubiquitous microchip expands, it will be found in all kinds of equipment. For example, by and large, manufacturers are conscious of this matter because we began issuing advisory bulletins to them in, I believe, 1978 saying, “Look, this is a phenomena which will occur in a congested urban environment. You will find signal levels around because of the various uses of radio, so be careful in your design of these low-level circuits.” Right now we have no authority. Say there was a railway crossing gate which was subject to interference. Under the existing act we could not do anything about it. With this bill the Governor in Council will have the power to make regulations and to set standards for interference rejection capacity of certain equipment.

**Senator Davey:** In your presentation you made reference to 5 to 7 per cent. Would you explain that to me?

**Mr. Gordon:** There are now one million radio licences in force in Canada. A large proportion of those licences are for relatively innocuous uses of radio, commonly called CB Radio. About 300,000 of those licences are for CB radios. We antici-

[Traduction]

**Le sénateur Marshall:** Compte tenu de l'évolution technologique des systèmes électroniques, il me semble que vous modifiez la loi bien tard, bien après l'arrivée au pays du matériel non conforme aux normes. Pourquoi avoir attendu aussi longtemps? Vous parlez des téléphones cellulaires, etc. Ils sont sur le marché depuis des années. Allez-vous informer leurs propriétaires que leurs appareils ne sont pas conformes, qu'ils devront les remplacer par de nouveaux?

**M. Gordon:** Il n'y a pas beaucoup de matériel non conforme aux normes dans le pays.

**Le sénateur Marshall:** Dans le pays?

**M. Gordon:** Non. Par exemple, les Américains ont des lois qui leur permettent de bloquer le matériel non conforme à la frontière. Nous n'avons pas ce pouvoir. Pourquoi n'avons-nous pas prévu le problème plus tôt? Tout ce que je peux dire, c'est que nous préparons ce projet de loi depuis un certain temps et que personne ne l'a réclamé à cor et à cri.

**Le sénateur Marshall:** La teneur du projet de loi ne surprend pas, tant qu'on ne s'y arrête pas. Je voulais assister à cette séance pour une autre raison, mais je suis étonné de ce qui se passe.

**Le sénateur Davey:** Tout à l'heure, vous avez parlé du brouillage causé par d'autres appareils que les radios. Pourriez-vous nous donner un exemple?

**M. Gordon:** Il y a un phénomène qui nous préoccupe beaucoup et je pense qu'il est répandu dans d'autres pays du monde, aux États-Unis comme au Royaume-Uni, qui se dotent de mécanismes législatifs—c'est celui des nombreuses commandes industrielles, les appareils ménagers, comme les lessiveuses, les fours micro-ondes, les stimulateurs cardiaques, qui utilisent tous des signaux électroniques de faible intensité. Je veux dire que les transistors et les micro-puces utilisent des signaux de transmission de très faible intensité. S'ils sont mal conçus, les ondes radios peuvent brouiller le fonctionnement de ces circuits. À mesure que l'utilisation des micro-puces se répand, on les retrouve dans toutes sortes d'appareils. En général, les fabricants sont conscients de ce problème parce que nous avons commencé à leur envoyer des bulletins d'information en 1978, je crois, pour les prévenir que ce phénomène allait se produire dans les régions urbaines densément peuplées, qu'il y aurait beaucoup de niveaux d'intensité à cause des utilisations diverses de la radio et qu'ils devaient être prudents dans la conception de ces circuits de faible intensité. À l'heure actuelle, nous n'avons aucun pouvoir. Disons qu'un passage à niveau est brouillé par d'autres émissions. Aux termes de la loi actuelle, nous ne pouvons pas intervenir. Avec ce projet de loi, le gouverneur en conseil aura le pouvoir de prendre un règlement et d'établir des normes pour interdire certains matériels brouilleurs.

**Le sénateur Davey:** Dans votre exposé, vous avez parlé de 5 à 7 p. 100. Pourriez-vous m'expliquer ces chiffres?

**M. Gordon:** À l'heure actuelle, il y a un million de licences radio en vigueur au Canada. Dans une grande proportion, ces licences s'appliquent à l'usage anodin de radios utilisant la bande publique, communément appelées CB. Il y a environ

[Text]

pate that we will probably "delicence" this area because we do not have the administrative capacity to deal with it. That leaves about 700,000 other uses of radio, from taxis to police cars to satellites, to pipeline radios and all kinds of things. Of those, a certain proportion are what we call land-fixed stations. They are not, for example, like the roving taxi radios. We licence about 12,000 such stations per year. The rate of growth then is roughly 5 to 7 per cent per year in new radio licences. We are, like every other government administration in the world, faced with constraints on our resources. We are attempting to be very selective. We have to be selective about what we licence and what we do not licence. We will be trying to delicence things that we can safely get out of, so long as people stay within a certain band and do not cause problems. We can also control by blocking entry or, for example, by blocking manufacturers from selling inferior equipment, as opposed to handing out individual licences.

**Senator Davey:** I am interested in your comment about the number of car phones doubling. What is the growth in cellular phones?

**Mr. Gordon:** The cellular phone manufacturers are very jealous of their numbers because there is a duopoly competitive position. So I am not sure that I can give you good details on the numbers that are out there. However, the number is around 250,000 and growing. I think the latest numbers I have seen indicate something like 30 per cent growth per year. I am not absolutely sure of those figures, but there is very rapid growth.

We have seen that phenomenon of very rapid growth in the use of radio elsewhere. We saw it in the mid-1970s where citizen band radio was everybody's darling and its popularity grew at a tremendous rate. The use of cellular radio is a phenomenon which we do not expect to see tail off in the near future. In fact, we are anticipating, and our department planning conceives of, a situation where, to put it briefly, you will not be saying, "Phone me at home," or "Phone me at the office," but rather just, "Phone me," and we will all be running around with these things in our pockets, goodness forbid.

**Senator Davey:** Will enough ever be enough? Is it unlimited?

**Mr. Gordon:** Is the spectrum unlimited?

**Senator Davey:** Is the spectrum unlimited?

**Mr. Gordon:** The spectrum has always been limited, in the sense that technologically we have said no. We know the rules of propagation will not allow us to use radio beyond certain bounds; but then we have been surprised. The advent of the geostationary satellite suddenly made it possible to use frequencies which would not work when trying to transmit point to point because of atmospheric attenuation but which can be used to go over immense distances through the phenomenon of the satellite. So briefly, yes, it is bounded by the technology at

[Traduction]

300 000 licences pour ces radios. Nous pensons probablement ne plus en délivrer parce que nous n'avons pas les services administratifs voulus. Il reste environ 700 000 licences délivrées pour d'autres radios, des radios de taxis aux radios de pipe-lines, en passant par celles des autos de police et des satellites. Sur ce nombre, il y a une certaine proportion de stations fixes terrestres, comme nous les appelons, bien différentes des radios mobiles des taxis. Nous délivrons environ 12 000 licences par an à ces stations. Le taux d'augmentation des demandes de nouvelles licences radio est d'environ 5 à 7 p. 100 par an. Comme toutes les autres administrations publiques du monde, nos ressources sont limitées. Nous essayons d'être très sélectifs. Nous devons choisir les secteurs où les licences sont obligatoires et ceux où elles ne le sont pas. Nous essayons de ne plus délivrer de licences quand la sécurité n'en souffre pas, que la bande est respectée et que les utilisateurs ne causent pas de problèmes. Nous pouvons aussi exercer un contrôle autrement, en interdisant la présence d'appareils dans le pays ou, par exemple, en interdisant aux fabricants de vendre du matériel de qualité inférieure; ainsi nous n'avons plus à délivrer une licence pour chaque appareil.

**Le sénateur Davey:** J'aimerais connaître votre avis au sujet de la prolifération des téléphones dans les automobiles. Quelle est la croissance des téléphones cellulaires?

**M. Gordon:** Les fabricants de téléphones cellulaires sont très avertis de chiffres en raison de la situation de duopole qui existe. Je ne suis donc pas certain de pouvoir bien vous renseigner à ce sujet. Il y en aurait toutefois environ 250 000, et ce nombre ne cesse d'augmenter. D'après les derniers chiffres que j'ai consultés, le taux de croissance serait de 30 p. 100 par an. Je ne suis pas absolument sûr de ces données, mais c'est une croissance très rapide.

Ce phénomène de croissance très rapide s'est déjà vu dans le monde la radio. En effet, au milieu des années 70, les postes bande publique ont conquis la population à un rythme remarquable. Et il n'est pas prévu que la popularité des téléphones cellulaires s'atténue dans un proche avenir. En fait, nous prévoyons, et le ministère a planifié en conséquence, une situation où en gros, nous ne demanderons plus qu'on nous téléphone à la maison ou au bureau, mais simplement qu'on nous téléphone parce que, Dieu nous en garde, nous allons traîner ces appareils partout avec nous.

**Le sénateur Davey:** Serons-nous un jour saturés? Est-ce illimité?

**M. Gordon:** Le spectre est-il illimité?

**Le sénateur Davey:** Est-il illimité?

**M. Gordon:** Il a toujours été limité, parce que nous avons voulu qu'il le soit sur le plan technologique. Nous savons que les règles de la propagation des ondes ne nous permettront pas d'utiliser la radio au-delà de certaines limites; mais nous avons eu des surprises. En effet, les satellites géostationnaires rendent tout à coup possible l'utilisation de fréquences qui, auparavant, ne pouvaient être transmises d'un point à un autre à cause des pertes atmosphériques, avec le satellite, elles peuvent franchir d'énormes distances. Bref, le spectre est limité par la technologie, mais nous semblons inventer de nouvelles techni-

[Text]

any one time, but then we seem to invent new technologies and expand the use. However, spectrum is scarce in some areas.

The cellular radio is a concept which, to some extent, gets around spectrum scarcity by allowing the use of the same frequency over and over again, because you are really building the radio or communications system on the telephone system.

**Senator Davey:** I understand. What do you mean by "scarcity in some areas"?

**Mr. Gordon:** If we look at downtown Toronto, there are certain bands where we cannot find frequencies for people who would like to have a frequency in that band. We have to point them in other directions. They have to use other technologies.

**The Chairman:** I am curious, because all of my rich friends seem to have these phones now, including ministers of the Crown. How much do these things cost?

**Senator Marshall:** And bureaucrats have them.

**The Chairman:** Yes, and deputy ministers. I guess you just have a little while to wait, Mr. Gordon.

**Mr. Gordon:** If you will permit me, senator, I can foresee the day when not to have one will be the status symbol, as it is with pagers. However, they are down to as low as approximately \$500, \$600 or \$700 for certain kinds. They are becoming relatively inexpensive. Electronic goods such as those do go down in price rather rapidly, but, of course, the manufacturers keep coming up with better and better devices, which cost more. In other words, the real compact models that almost fit in your shirt pocket are still up around \$5,000. The ones that are the size of a lunch bucket are around \$500, \$600 or \$700.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, for your information, you can buy fake plastic models in downtown Toronto for about \$4.98. Perhaps you would like me to bring you one for next week. It looks like the real thing.

**The Chairman:** That reminds of the early days of television when we used to buy fake antennas.

**Senator Marshall:** What is the difference in price between here and the United States, taking into account foreign exchange?

**Mr. Gordon:** Senator, I did not come equipped with that information. I can give you my reaction off the top of my head. It would not be as much as it used to be, because, of course, they all come from offshore. There is some difference due to the difference in the distribution system and the competitiveness down there. My guess, senator, would be that the difference is 10 per cent, or something of that order, as it is with many other electronic goods.

**Senator Marshall:** I have seen a much greater spread for the same product, which would induce people to buy it in the United States, even with the 20 per cent exchange. I wonder why that is; but that is another story.

[Traduction]

ques qui permettent de l'étendre. Cependant, il est très limité dans certaines régions.

La radio cellulaire est une invention qui, dans une certaine mesure, contourne le problème de la pauvreté d'un spectre parce qu'elle permet d'utiliser la même fréquence maintes et maintes fois, étant donné que le système radio ou le système de communication est conçu à partir d'un système téléphonique.

**Le sénateur Davey:** Je vois. Qu'entendez-vous par spectre limité dans certaines régions?

**M. Gordon:** Dans le centre de ville de Toronto, par exemple, il y a des bandes où il n'y a plus de fréquences disponibles. Il faut donc orienter ceux qui voulaient les utiliser vers d'autres technologies.

**Le président:** Je suis curieux parce que tous mes amis bien nantis se sont équipés de ces téléphones, y compris les ministres fédéraux. J'aimerais savoir combien coûtent ces appareils.

**Le sénateur Marshall:** Les hauts-fonctionnaires en ont aussi.

**Le président:** Oui, et les sous-ministres. J'imagine que vous en aurez un bientôt, vous aussi, Monsieur Gordon.

**M. Gordon:** Si je peux me permettre, monsieur le sénateur, j'entrevois le jour où le symbole de notre statut social sera lié au fait de ne pas avoir de téléphone cellulaire, comme c'est le cas pour les téléavertisseurs. Quoi qu'il en soit, certains d'entre eux coûtent aussi peu que cinq, six ou sept cents dollars. Ils sont de plus en plus abordables. Les prix des appareils électroniques de ce genre baissent assez rapidement, mais, bien sûr, les fabricants continuent de mettre au point des appareils de plus en plus perfectionnés, qui coûtent plus cher. C'est donc dire que les modèles compact qui se dissimulent dans la poche de votre chemise coûtent encore autour de 5 000 \$. Ceux qui sont de la taille d'une boîte à lunch coûtent environ cinq, six ou sept cents dollars.

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, pour votre information, vous pouvez acheter des modèles jouets en plastique au centre-ville de Toronto pour 4,98 \$. Je pourrais peut-être vous en rapporter un la semaine prochaine, si vous voulez. Ils ressemblent à s'y méprendre aux vrais.

**Le président:** Cela me rappelle les premiers jours de la télévision quand nous achetions de fausses antennes.

**Le sénateur Marshall:** Quelle est la différence de prix entre le Canada et les États-Unis, en tenant compte du taux de change?

**M. Gordon:** Monsieur le sénateur, je n'ai pas ce renseignement. Je peux tout de même vous donner ma réaction. La différence n'est pas aussi grande qu'elle l'a déjà été parce que, bien sûr, les appareils viennent tous d'outre-mer. La différence tient aux divergences dans le système de distribution et à la concurrence aux États-Unis. Je vous répondrais, monsieur le sénateur, que la différence de prix se situe autour de 10 p. 100, comme pour bien d'autres appareils électroniques.

**Le sénateur Marshall:** J'ai vu un écart de prix beaucoup plus important pour un même produit et c'est une différence qui pourrait inciter les consommateurs à acheter aux États-Unis, même avec un taux de change de 20 p. 100. Je me demande pourquoi, mais c'est un autre problème.

[Text]

**The Chairman:** I have one more question for Mr. Gordon. I think I know what you meant, but would you explain what you meant by "system licensing"?

**Mr. Gordon:** System licensing is a concept whereby, in the case of cellular radio, we issue to the cellular radio provider a licence for his base station, but we do not issue an individual licence to all his subscribers. We think that an adequate degree of control over problems can be exercised through the system licence holder, such as Cantel or one of the Bell wire line companies. However, it gets us out of the individual citizen's hair, where we did not need to be because we could manage the spectrum without it.

**Senator Stewart:** I have one last question, Mr. Chairman. Has any provincial government raised any question whatsoever about the matter of jurisdiction or about any technical or economic aspect relating to the bill?

**Mr. Gordon:** No, senator, not to us. There has been no objection raised by provincial governments.

**Senator Marshall:** Do not speak too loudly. They might hear you.

**Mr. Gordon:** They have been consulted quite extensively. If I may say so, I think that this is one of the areas of jurisdiction where there is no argument because of the case you mentioned earlier. In point of fact, there are enough problem-solving countries getting together, in terms of managing the spectrum, without our getting down to trying to deal with it at a lower level of government.

**The Chairman:** It is strange that there are no lawyers on this committee to try to embarrass Miss Gilhooly. If there is nothing else, I thank you very much, Mr. Gordon, Mr. Dawson and Miss Gilhooly.

Is it your pleasure, colleagues, to go into a clause-by-clause consideration of Bill C-6?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** I notice that the short title is in clause 2. So shall clauses 1 and 2 stand?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** There are 16 clauses. Shall clauses 3 to 16 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clauses 1 and 2 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** May the chairman report the bill to the Senate without amendment?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Thank you. We will take a short break and then continue *in camera*.

The committee continued *in camera*.

[Traduction]

**Le président:** J'ai une autre question à poser à M. Gordon. Je pense avoir compris ce que vous avez voulu dire, mais pourriez-vous expliquer ce que vous entendez par «la délivrance de licences de système»?

**M. Gordon:** La délivrance de licences de système est un concept selon lequel, dans le cas du service radiotélécellulaire, nous délivrons aux fournisseurs de service une licence pour leur station de base, mais nous n'en délivrons pas une à chacun de leurs abonnés. Nous pensons, qu'en cas de problème, nous pouvons exercer un contrôle suffisant sur le détenteur de licence de système, comme Cantel ou une des sociétés exploitantes de télécommunications de Bell. De plus, nous ne sommes plus sur les talons des consommateurs et nous pouvons très bien gérer le spectre ainsi.

**Le sénateur Stewart:** J'ai une dernière question à poser, monsieur le président. Y a-t-il des gouvernements provinciaux qui ont posé des questions au sujet du champ de compétence, ou des aspects techniques ou économiques associés au projet de loi?

**M. Gordon:** Non, monsieur le sénateur, pas à notre connaissance. Les gouvernements provinciaux n'ont soulevé aucune objection.

**Le sénateur Marshall:** Ne parlez pas trop fort. Ils pourraient vous entendre.

**M. Gordon:** On les a abondamment consultés. Si je peux me le permettre, je pense que c'est un champ de compétence où il n'y a pas de discussion pour la raison dont vous avez parlé plus tôt. En fait, il y a assez de discussions entre les pays sur la gestion du spectre sans que nous essayons d'y mêler en plus d'autres ordres de gouvernement.

**Le président:** Il est étonnant qu'il n'y ait pas d'avocat parmi les membres du comité qui essaie d'embarrasser Mlle Gilhooly. S'il n'y a rien d'autre à ajouter, je vais remercier M. Gordon, M. Dawson et Mlle Gilhooly d'avoir comparu devant nous.

Mes collègues veulent-ils entreprendre l'étude détaillée du projet de loi C-6?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Je remarque que le titre abrégé de la loi figure à l'article 2. Les articles 1 et 2 demeurent-ils inchangés?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Le projet de loi comprend 16 articles. Les articles 3 à 16 demeurent-ils inchangés?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Les articles 1 et 2 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Le président peut-il faire rapport du projet de loi au Sénat sans amendement?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Merci. Nous prendrons une brève pause avant de poursuivre nos travaux à huis clos.

Le Comité poursuit ses travaux à huis clos.



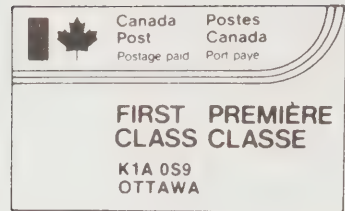












*If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Communications:*

Robert A. Gordon, Assistant Deputy Minister, Spectrum  
Management and Regional Operations;

David P. Dawson, Regulatory Policy Analyst, Radio  
Regulatory Branch.

### *Du ministère des Communications:*

Robert A. Gordon, sous-ministre adjoint, Gestion du spectre  
et des opérations régionales;

David P. Dawson, analyste de la politique de la réglementation,  
Direction générale de la réglementation des radio-  
communications.

19  
83

19  
83



Second Session  
Thirty-fourth Parliament, 1989

Deuxième session de la  
trente-quatrième législature, 1989

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et Communications

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

Wednesday, October 4, 1989  
Wednesday, October 18, 1989

Le mercredi 4 octobre 1989  
Le mercredi 18 octobre 1989

**Issue No. 5**

**Fascicule n° 5**

**First Proceedings on:**

**Premier fascicule concernant:**

Air Canada — Stephenville Inquiry

Air Canada — Enquête Stephenville



WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE  
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* The Honourable Finlay MacDonald  
*Deputy Chairman:* The Honourable Keith Davey

and

The Honourable Senators:

Atkins	Marshall
Bonnell	Molgat
Cochrane	*Murray, P.C.
Graham	(or Doody)
Hicks	Spivak
F. Leblanc	Stollery
*MacEachen, P.C.	Turner
(or Frith)	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

On October 5, 1989:  
Senator Hicks replaced Senator Bonnell.  
Senator Petten replaced Senator Stewart.

On October 16, 1989:  
Senator Marshall replaced Senator Chaput-Rolland.  
Senator Cochrane replaced Senator Muir.

On October 17, 1989:  
Senator Bonnell replaced Senator Petten.

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald  
*Vice-président:* L'honorable Keith Davey

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	Marshall
Bonnell	Molgat
Cochrane	*Murray, c.p.
Graham	(ou Doody)
Hicks	Spivak
F. Leblanc	Stollery
*MacEachen, c.p.	Turner
(ou Frith)	

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le 5 octobre 1989:  
Le sénateur Hicks remplace le sénateur Bonnell.  
Le sénateur Petten remplace le sénateur Stewart.

Le 16 octobre 1989:  
Le sénateur Marshall remplace le sénateur Chaput-Rolland.  
Le sénateur Cochrane remplace le sénateur Muir.

Le 17 octobre 1989:  
Le sénateur Bonnell remplace le sénateur Petten.

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, on Wednesday, 28th June 1989:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the inquiry of the Honourable Senator Marshall calling the attention of the Senate to the effects of the announcement by Air Canada on February 1, 1989, to withdraw service from the Town of Stephenville in the Province of Newfoundland, effective June 17, 1989,

And on the motion of the Honourable Senator Bonnell, seconded by the Honourable Senator Olson, P.C., that the inquiry be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications; and

That the Committee report to the Senate no later than December 31, 1989.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat*, le mercredi 28 juin 1989:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur l'interpellation de l'honorable sénateur Marshall, attirant l'attention du Sénat sur les conséquences de l'annonce faite par Air Canada en date du 1<sup>er</sup> février 1989, de ne plus desservir la ville de Stephenville, dans la province de Terre-Neuve, à compter du 17 juin 1989,

Et sur la motion de l'honorable sénateur Bonnell, appuyé par l'honorable sénateur Olson, c.p., que l'interpellation soit déferée au Comité sénatorial permanent des transports et des communications; et

Que le Comité présente son rapport au Sénat au plus tard le 31 décembre 1989.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Gordon Barnhart

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, OCTOBER 4, 1989  
(6)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day *in camera* in Room 263-S, Centre Block, at 4:31 o'clock p.m. the Chairman, the Honourable Senator MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Graham, Turner, Stollery, and Stewart. (5)

*Other Senator in attendance:* The Honourable Senator Cochrane.

*In attendance:* John Christopher, Science and Technology Division, Library of Parliament; Ms. Jill Anne Pickard, Administrative and Research Assistant to the Committee.

The Committee commenced consideration of the Stephenville inquiry.

The Committee agreed to invite the Deputy Minister of Transport Canada and a representative from the National Transportation Agency of Canada.

The Committee agreed to confer the authority to make the final travel arrangements to the Chairman.

*It was agreed* that the Chairman seek the authority of the Senate to travel to Stephenville and to hire such extra personnel as may be required.

*It was agreed* that the Chairman seek the approval of the Senate for its budget as follows:

Professional and other services (including salaries)	\$ 6,870.00
Transportation and Communications	11,915.00
All other Expenditures	1,700.00
	<u>\$20,485.00</u>

At 5:19 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, OCTOBER 18, 1989  
(7)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in Room 356-S, at 4:04 o'clock p.m. the Chairman, the Honourable Senator MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Bonnell, Cochrane, Davey, Graham, MacDonald, Spivak, Stollery and Turner. (9)

*Other Senator in attendance:* The Honourable Senator Stewart.

*In attendance:* John Christopher, Science and Technology Division, Library of Parliament; Jean Daniel Bélanger, researcher, Library of Parliament; Ms. Jill Anne Pickard, Administrative and Research Assistant to the Committee.

*Also in attendance:* The Official Reporters of the Senate.

## PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 4 OCTOBRE 1989  
(6)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui, à 16 h 31, dans la pièce 263-S de l'édifice du Centre sous la présidence de l'honorable sénateur MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Graham, Turner, Stollery et Stewart. (5)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Cochrane.

*Présents:* John Christopher, Division des sciences et de la technologie, Bibliothèque du Parlement; M<sup>me</sup> Jill Anne Pickard, adjointe du Comité à l'administration et à la recherche.

Le Comité entreprend son étude des conséquences de la décision d'Air Canada de ne plus desservir la ville de Stephenville.

Le Comité convient d'inviter à témoigner, le sous-ministre des Transports et un représentant de l'Office national des transports du Canada.

Le Comité convient d'autoriser le président à prendre les dispositions nécessaires pour assurer le déplacement du Comité.

*Il est convenu* que le président demande au Sénat l'autorisation de se rendre à Stephenville et d'engager tout le personnel supplémentaire nécessaire.

*Il est convenu* que le président demande au Sénat d'approuver le budget suivant:

Services professionnels et autres (y compris les salaires)	6 870 \$
Transport et communications	11 915
Autres dépenses	1 700
	<u>20 485 \$</u>

À 17 h 19, le Comité ajourne ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 18 OCTOBRE 1989  
(7)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 16 h 04, dans la pièce 356-S sous la présidence de l'honorable sénateur MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Bonnell, Cochrane, Davey, Graham, MacDonald, Spivak, Stollery et Turner. (9)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Stewart.

*Présents:* John Christopher, Division des sciences et de la technologie, Bibliothèque du Parlement; Jean-Daniel Bélanger, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement; M<sup>me</sup> Jill Anne Pickard, adjointe du Comité à l'administration et à la recherche.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Witnesses:**From Transport Canada:*

Mr. Glen Shortliffe, Deputy Minister;  
Mr. A. E. (Gus) Pokotylo, Director General, Air Policy and Programs, Policy and Coordination;  
Mr. Doug Gerrie, Senior Executive Director, Airports Authority Group.

*From National Transportation Agency of Canada:*

Mr. Claude Jacques, Assistant General Counsel;  
Mr. Charles Coleman, Director, Domestic Operations Directorate.

The Chairman made a brief introduction of the witnesses.

The Deputy Minister of Transport made a brief presentation and with the assistance of Mr. Pokotylo, answered questions of the members.

Mr. Jacques of the National Transportation Agency of Canada made a brief presentation and, with the assistance of Mr. Coleman, answered the questions of the members.

At 6:25 o'clock p.m., the Committee proceeded *in camera*.

At 6:43 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*Témoins:**De Transports Canada:*

M. Glen Shortliffe, sous-ministre;  
M. A. E. (Gus) Pokotylo, directeur général, Politiques et programmes de l'air, Politiques et coordination;  
M. Doug Gerrie, directeur général principal, Groupe de gestion des Aéroports.

*De l'Office national des transports du Canada:*

M. Claude Jacques, avocat général adjoint;  
M. Charles Coleman, directeur, Direction des Services intérieurs.

Le président présente brièvement les témoins.

Le sous-ministre des Transports fait une brève déclaration et, avec M. Pokotylo, répond aux questions.

M. Jacques, de l'Office national des transports du Canada, fait une brève déclaration et, avec M. Coleman, répond aux questions.

À 18 h 25, le Comité poursuit sa séance à huis clos.

À 18 h 43, le Comité ajourne ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Blair G. Armitage

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, October 18, 1989

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4.10 p.m. for the purpose of holding an administrative meeting on the Stephenville Inquiry.

**Senator Finlay MacDonald** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, our witnesses are all in the room so I only have to read this once by way of a background.

On June 28, 1989, the Senate referred the inquiry of the Honourable Senator Marshall calling attention of the Senate to the effects of the announcement by Air Canada on February 1, 1989, to withdraw services from the Town of Stephenville, Newfoundland, effective June 17. This was referred to this committee and we are to report back to the Senate no later than December 31.

When you look at the wording of those who spoke to this inquiry, Senator Cochrane and Senator Bonnell, we would conclude that part of our inquiry would involve the effects involved in the withdrawal of this service—real effects, alleged effects, whatever; which would include change in the complexion of transportation service in the region; altered cargo capacity available to businesses in the region; changes in the type of service available to the people of Stephenville; changes in the TOPS designation in the region; impact on the economic health of the region; and the matters involved in the rationalization of air transport in an area around a system of feeder lines serving the hub in Halifax. And from these questions would arise the role of transportation and the economic development of depressed regions; questions as to government policy vis-à-vis regulation and deregulation; and questions regarding the process of appeal to the NTA, whether or not it reflects both government policy and the needs of the public.

We are very grateful to the witnesses you will hear today for any assistance they can give us as we approach this task.

We have invited the Deputy Minister of Transport Canada, Mr. G.S. Shortliffe, to be with us today to explain the philosophy of deregulation and in the National Transportation Act and how it relates to the airline industry and, of course, the decision-making process of the NTA.

Mr. Shortliffe is a history graduate from the University of Alberta, continuing his graduate studies both in Oregon and Alberta. He has enjoyed an outstanding career with External Affairs, serving as Canada's ambassador to Indonesia in the late 1970s. He has held the position of deputy secretary to the Cabinet and Privy Council Office from 1986 to 1988. Since May of 1988 he has served as the deputy minister of Transport.

Mr. Shortliffe, we thank you for coming today and possibly you would like to introduce your colleagues before you begin.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le 18 octobre 1989

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16h10 pour tenir une réunion administrative sur l'enquête de Stephenville.

**Le sénateur Finlay MacDonald** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, nos témoins sont tous présents donc je vais simplement lire ce qui suit, à titre d'information.

Le 28 juin 1989, le Sénat a décidé le renvoi de l'enquête demandée par l'honorable sénateur Marshall attirant l'attention du Sénat sur les implications de la décision annoncée le 1<sup>er</sup> février 1989 par Air Canada d'interrompre son service à partir du 17 juin au départ de la ville de Stephenville (Terre-Neuve). Cette enquête a été renvoyée devant notre comité et nous devons faire rapport au Sénat au plus tard le 31 décembre.

D'après les propos de ceux qui se sont exprimés à propos de cette enquête, à savoir les sénateurs Cochrane et Bonnell, nous pouvons conclure qu'une partie de notre mandat consiste à étudier les effets — réels ou prétendus — de l'interruption de ce service, et notamment la modification de la structure des services de transport dans la région, de la capacité de transport de marchandises offertes aux entreprises de la région, du type de services offerts aux habitants de Stephenville et de la désignation TOPS dans la région en un réseau de lignes auxiliaires émanant d'un noyau central, à savoir Halifax. L'étude de toutes ces questions nous amènera à nous interroger sur le rôle que jouent les transports dans le développement économique des régions déprimées, sur les politiques du gouvernement au chapitre de la réglementation et de la déréglementation et sur les procédures d'appel en vertu de la LNT, si tant est qu'elle reflète à la fois les politiques du gouvernement et les besoins du public.

Nous sommes très reconnaissants aux témoins qui doivent comparaître aujourd'hui devant notre comité de toute contribution pouvant nous aider dans notre tâche.

Nous avons invité le sous-ministre de Transports Canada, M. G. S. Shortliffe afin qu'il nous explique les principes de déréglementation dont procède la Loi nationale sur les transports ainsi que la façon dont ils s'appliquent au secteur du transport aérien, bien sûr, le fonctionnement du processus de prise de décision aux termes de la LNT.

M. Shortliffe est diplômé d'histoire de l'Université de l'Alberta et il a poursuivi ses études supérieures en Orégon et en Alberta. Il a eu une carrière exceptionnelle au sein du ministère des Affaires extérieures et a été ambassadeur du Canada en Indonésie vers la fin des années 1970. De 1986 à 1988, il a occupé le poste de sous-secrétaire auprès du cabinet et du Bureau du Conseil privé. Depuis mai 1988, il occupe le poste de sous-ministre des Transports.

M. Shortliffe, nous vous remercions de votre venue. Avant de commencer, vous pourriez peut-être nous présenter vos collaborateurs.

[Text]

**Mr. G.S. Shortliffe, Deputy Minister, Transport Canada:** I am accompanied this afternoon by Mr. Gus Pokotylo, Director General, Air Policy and Programs in the Policy and Coordination Group of Transport Canada; Mr. Doug Gerrie, Senior Executive Director of the Airports Authority Group; Mr. Brian Oliver, who is the Senior Policy Advisor on Domestic Air Policy and Programs; and Sandra Wood from the Minister of Transport's office in Transport Canada.

Mr. Chairman, I had no particular opening statement to make this afternoon. I would be very happy to take whatever questions you and your colleagues have.

**The Chairman:** I was hoping that possibly, Mr. Shortliffe, you would have some general opening remarks.

**Mr. Shortliffe:** On the philosophy of the NTA?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Shortliffe:** I would be glad to address that if that would be helpful to you and your colleagues.

Essentially, the new National Transportation Act, which came into force on the first of January, 1988, is designed to do a number of things simultaneously. First of all, it is designed to underline that the safety of the transportation system is a first priority, and that the work of government should be directed towards achieving the highest practicable standards in safety throughout the nature of the transportation system in this country. Secondly, the new National Transportation Act represented a very significant move on the part of the government to take government out of the field of economic regulation of transportation and, to put it in its coldest terms, the maximum capacity of the marketplace, to work on its own. The intent, of course, of this is to foster, maintain and enhance indeed an economic, efficient, competitive and adequate transportation system in this country where modes of transportation are available to both shippers and travellers at the lowest possible cost.

This has led us under the new NTA into significantly less regulation in the economic area. We are encouraging innovation and enterprise through less economic regulation. The thrust and philosophy of the Act puts greater reliance on competition and market forces. We indicated as we brought the Act in, that where we still needed to regulate we hoped to do so in an accessible and open process quickly.

Mr. Chairman, it has been only 18 months since the Act came into force. The Act is quite sweeping in its nature and effects all modes of transportation: air, rail, et cetera. The government built into the Act a provision for a review of its operation after four years, and it is the government's intention to carry out that review in the fourth year of the Act's existence. It is in a sense, because it is only 18 months since it came into force, a bit premature to be definitive in any meaningful way as to how the Act is operating. What I can say to you, sir, and your colleagues is that the early indication that we have over the past 18 months is, by and large, the intent of the Act, as I have explained it this afternoon, is being recognized and met.

[Traduction]

**M. G. S. Shortliffe, sous-ministre, Transports Canada:** Je suis accompagné cet après-midi par M. Gus Pokotylo, directeur général, Politique et programmes de l'air du groupe Politiques et coordination de Transports Canada; M. Doug Gerrie, directeur exécutif du groupe de gestion des aéroports; M. Brian Oliver, principal conseiller de politique, Politique nationale et programmes de l'air; et Sandra Wood du bureau du ministre des Transports, Transports Canada.

Monsieur le président, je n'ai pas de déclaration préliminaire à faire cet après-midi. Je serai très heureux de répondre à vos questions et à celles de vos collaborateurs.

**Le président:** J'aurais souhaité, M. Shortliffe, que vous fassiez quelques observations préalables d'ordre général.

**M. Shortliffe:** Sur les principes qui régissent la LNT?

**Le président:** Oui.

**M. Shortliffe:** Je serai très heureux de le faire si cela peut vous être utile.

De façon générale, la nouvelle Loi nationale sur les transports, qui est entrée en vigueur en janvier 1988, vise simultanément plusieurs objectifs. Tout d'abord, elle veut souligner que la sécurité des transports est notre première priorité et que le gouvernement doit s'efforcer de mettre en œuvre les normes de sécurité les plus strictes qu'il soit possible d'appliquer dans l'ensemble de l'infrastructure des transports du Canada. Deuxièmement, la nouvelle Loi nationale sur les transports constitue de la part du gouvernement une décision très importante, à savoir, celle de se retirer du domaine de la réglementation économique des transports et, pour parler crûment, s'en remettre à la capacité maximale du marché à fonctionner seul. L'intention de cette décision étant bien sûr de susciter, de maintenir et d'améliorer dans ce pays un système de transport rentable, efficace, compétitif et adéquat, permettant aux expéditeurs tout comme aux voyageurs de s'en prévaloir au moindre coût.

La nouvelle LNT nous a donc amenés à réduire de façon marquée la réglementation au niveau économique. Nous encourageons l'innovation et l'esprit d'entreprise. L'orientation et l'esprit de la loi laissent une part plus grande à la concurrence et aux forces du marché. Quand la loi a été promulguée, nous avons indiqué que, pour les secteurs où la réglementation est encore nécessaire, nous espérons agir rapidement et de façon ouverte et accessible.

Monsieur le président, cela ne fait que dix-huit mois que la loi est entrée en vigueur. C'est une loi dont la portée est très vaste puisqu'elle touche tous les moyens de transport: aériens, ferroviaires, etc. Le gouvernement a inclus dans la loi une disposition prévoyant l'examen au bout de quatre ans des résultats obtenus; il a l'intention d'effectuer cet examen au cours de la quatrième année d'application de la loi. Étant donné que cela ne fait que dix-huit mois que la loi a été adoptée, c'est en un sens un peu prématuré de juger de façon concluante la façon dont elle fonctionne. Ce que je puis vous dire, monsieur le président, ainsi qu'à vos collaborateurs, c'est que d'après les premiers résultats obtenus au cours des dix-huit derniers mois, l'esprit de la loi que je vous ai exposé cet après-midi est, dans l'ensemble, admis et respecté.

## [Text]

There are, for example, the subject of particular concern to you and your colleagues, in the air transportation industry significant changes taking place. The acceleration of the trend towards hub and spoke, that is to say regional or national centres which are fed by commuter and regional and local services, is now manifest in this country. Although this isn't the subject of your examination this afternoon, I am sure all senators have experienced the frustration of trying to travel through Pearson International Airport in the past year or so. Part of the congestion problem that we have at Pearson International Airport is a result, if you will, of the success of economic deregulation of the entry of new players into the field, new companies into the field, and the acceleration and intensification of the hub and spoke system.

In the rail mode we are also seeing early indications that, although there are difficulties, the new less economic regulatory system is working well. So that is the philosophy and intent behind the Act.

I would simply close these opening remarks, senator, by saying that the particular problems of Stephenville, which you are examining, are very much an outcome, if you will, of the intent of the Act and the recognition of a new approach to the issue of economic regulation in the air transportation field.

**Senator Spivak:** I want to question our witness particularly on the statements of the philosophy. I guess I have a little difficulty with your very brief presentation here and the reason is that my memory is short because we went through the National Transportation Act. We sat the whole summer. That is beginning to fade from my memory.

In talking about the objectives and the philosophy behind the National Transportation Act, I find missing from your brief discussion the words "The primary objective is to serve the people of Canada and to link Canada", which is what I thought would be the objective of a transportation policy.

Your first objective was that safety was the first priority, and that is very important, but I should like you to be a little more specific on how safety has been enhanced.

I apologize again because I know we went through this at the time the bill respecting the National Transportation Act was before Parliament, but my memory does not serve me.

How has safety been enhanced under this new legislation as opposed to under the old legislation when what we hear from people is that there is more congestion in the skies and fewer air traffic controllers?

There is also the matter of the need to go through Toronto to get anywhere. I am having difficulty getting to Stephenville because the flights from Saint John and from Halifax are totally booked. To get from Winnipeg to Stephenville will take a full day, and I may still have to stay overnight. It is easier to fly to Singapore.

## [Traduction]

Des changements importants sont intervenus dans le secteur du transport aérien et je pense que c'est ce qui vous intéresse tout particulièrement. Dans ce pays, la tendance consiste de plus en plus à mettre en place un système ressemblant au moyeu et aux rayons d'une roue, c'est-à-dire un réseau de centres nationaux ou régionaux desservis par des navettes et par des liaisons régionales et locales. Bien que ce que je vais dire ne fasse pas l'objet de votre examen de cet après-midi, je suis certain que tous les sénateurs qui ont dû emprunter l'aéroport international Pearson l'an dernier savent combien l'expérience peut être frustrante. L'encombrement de cet aéroport résulte en partie, si vous voulez, du succès de la déréglementation économique et de l'arrivée de nouveaux intervenants sur le marché, c'est-à-dire de nouvelles compagnies aériennes, et de l'accélération et de l'intensification du système «moyeu-rayons de roue».

Pour ce qui est du transport ferroviaire, nous constatons déjà, malgré certaines difficultés, que le relâchement de la réglementation économique commence à porter ses fruits. Voilà pour l'orientation et l'esprit de la loi.

J'aimerais clore mes observations préliminaires, monsieur le sénateur, en disant que les problèmes spécifiques de Stephenville sur lesquels vous vous penchez sont dans une large mesure la conséquence, si vous voulez, de l'esprit de la loi et de l'adoption d'une nouvelle approche pour ce qui est de la réglementation économique du secteur du transport aérien.

**Le sénateur Spivak:** Je voudrais en particulier interroger notre témoin sur l'énoncé qu'il vient de nous faire sur l'esprit de la loi. J'ai eu un peu de mal à suivre votre bref exposé pour la bonne raison que j'ai la mémoire courte. En effet, nous avons siégé tout l'été pour étudier la Loi nationale sur les transports et tout cela devient très flou dans ma mémoire.

Vous nous avez exposé les objectifs et l'esprit de la Loi nationale sur les transports, mais je ne vous ai pas entendu parler dans votre bref exposé de son objectif essentiel qui est «de desservir tous les Canadiens et de créer un lien entre eux et le Canada», objectif qui devrait être, me semble-t-il, celui de toute politique des transports.

Vous avez indiqué que la sécurité était votre première priorité, et c'est très important, mais j'aimerais que vous nous donniez un peu plus de détails sur la façon dont la déréglementation a pu améliorer la sécurité.

Je m'excuse de nouveau, car je sais que nous avons vu tout cela au moment où le Parlement a été saisi du projet de loi nationale sur les transports, mais ma mémoire me joue des tours.

En quoi cette nouvelle loi a-t-elle permis d'accroître la sécurité par rapport à l'ancienne, sachant qu'on nous dit qu'il y a plus d'encombrement dans le ciel et moins de contrôleurs de la circulation aérienne?

Par ailleurs, le problème c'est que où que l'on aille, il faut passer par Toronto. J'ai du mal à me rendre à Stephenville parce que tous les vols sont pleins à partir de St. John et de Halifax. Il faut une journée complète pour se rendre de Winnipeg à Stephenville et je risque de devoir passer la nuit en route. C'est plus facile d'aller à Singapour.

[Text]

**Mr. Shortliffe:** If the flights are all booked, that is a mark of success.

**Senator Spivak:** What, if any, subsidy is being paid to Air Canada now as compared to what it was receiving when it was a crown corporation?

**Mr. Shortliffe:** If I can answer your second question first—

**Senator Spivak:** Direct and indirect.

**Mr. Shortliffe:** —there is no direct subsidy to Air Canada. Air Canada is a private corporation and it is treated like every other private corporation in this country.

**Senator Spivak:** Some of which receive subsidies.

**Mr. Shortliffe:** Not directly, not in air transportation.

**Senator Spivak:** You are saying that there is no subsidy being paid to Air Canada now in any form?

**Mr. Shortliffe:** From Transport Canada, yes.

**Senator Spivak:** From the Government of Canada?

**Mr. Shortliffe:** As far as I am aware, there are no direct Government of Canada funds going to Air Canada in any circumstance whatsoever.

You made two points, and I thank you for your observation. Of course I meant that the purpose of the National Transportation Act is—and I thought I had said this—to provide an efficient, effective and competitive transportation system in this country that will serve the needs of Canadians.

It was the government's judgment that to engage in significant economic regulatory reform of the transportation system would be an assist in that direction. That was very much at the heart of the philosophy of the National Transportation Act.

Respecting your question on safety, I may not have explained my point as carefully as I should have, and perhaps I am reflecting my own parochial view. As the government diminished its role in the field of economic regulation—and this is what I was trying to convey—its responsibilities in the field of safety respecting the transportation system were in no way diminished. They were, in fact, enhanced, and that is a continuing preoccupation of my department and of the people who work with me in Transport Canada.

Respecting congestion—and I think I was the one to raise that—I should like to stress to the members of the committee that, while we may be facing problems of congestion—which we are addressing—we are not doing so at the expense of the safety of the travelling public of Canada. If you and I and others are inconvenienced, for example, while flying in and out of Pearson International Airport, it is because when people do get up in the air they get there in the safest possible way.

[Traduction]

**M. Shortliffe:** Si tous les vols sont pleins, c'est une preuve de succès.

**Le sénateur Spivak:** Qu'est-ce que la compagnie Air Canada reçoit aujourd'hui comme subventions, s'il en est, par rapport à ce qu'elle recevait lorsque c'était une société de la Couronne?

**M. Shortliffe:** J'aimerais d'abord répondre à votre question...

**Le sénateur Spivak:** Comme subventions directes et indirectes.

**M. Shortliffe:** Air Canada ne reçoit aucune subvention directe. C'est une compagnie privée et elle est traitée comme n'importe quelle autre compagnie privée au Canada.

**Le sénateur Spivak:** Certaines d'entre elles reçoivent des subventions.

**M. Shortliffe:** Pas directement, pas dans le secteur du transport aérien.

**Le sénateur Spivak:** Vous dites qu'à l'heure actuelle Air Canada ne reçoit aucune subvention, sous aucune forme que ce soit?

**M. Shortliffe:** C'est exact, en ce qui a trait à Transports Canada.

**Le sénateur Spivak:** Et du gouvernement du Canada?

**M. Shortliffe:** Que je sache, le gouvernement du Canada ne verse aucune subvention directe à Air Canada.

Vous avez soulevé deux points et je vous en remercie. Bien évidemment, je voulais dire que l'objectif de la Loi nationale sur les transports—je crois d'ailleurs l'avoir signalé—consiste à mettre en place un système de transport efficace, efficient et compétitif dans ce pays, capable de répondre aux besoins des Canadiens.

Le gouvernement a jugé qu'une réforme profonde de la réglementation économique du système de transport serait un pas dans cette direction. C'est là l'un des principes de base de la Loi nationale sur les transports.

Quant à votre question sur la sécurité, je ne me suis peut-être pas exprimé aussi prudemment que je l'aurais dû et je vous ai peut-être laissée entrevoir mon propre point de vue. Ce que j'essaie de dire c'est que ce n'est pas parce que le gouvernement a décidé de jouer un rôle moins grand dans le domaine de la réglementation économique que ses responsabilités en matière de sécurité du système de transport en sont réduites. Au contraire, elles sont accrues et c'est là un souci constant de mon ministère et des personnes qui travaillent avec moi au sein de Transports Canada.

Pour ce qui est de l'encombrement, et je crois que c'est moi qui ai soulevé cette question, j'aimerais insister auprès des membres du comité sur le fait que si nous tâchons de résoudre nos problèmes à cet égard, ce n'est pas au détriment de la sécurité des voyageurs du Canada. Si nous nous heurtons vous et moi effectivement à des difficultés à l'aéroport international Pearson, c'est précisément parce que les gens qui prennent l'avion le font avec les meilleures garanties de sécurité.

**[Text]**

You asked whether or not safety has been enhanced. That is a continuing preoccupation of the work of Transport Canada. I would like to think that we are continuing to enhance safety. What I can say unequivocally is that we are not diminishing it.

**Senator Spivak:** I asked in what way safety is enhanced under the new National Transportation Act as opposed to the previous legislation.

I can understand the objectives of economy and efficiency very well. I apologize for asking that question. I must say that I have forgotten in detail all of the long hours of testimony, and so forth, that occurred a summer or two ago.

**Mr. Shortliffe:** The Act, senator, does not impose specific obligations upon us with respect to enhancement of safety. What the Act began to do with other pieces of legislation that subsequently have moved through the House of Commons and the Senate of Canada, was begin to create a new legislative and regulatory framework within which transportation is addressed. Since, for example, passage of the National Transportation Act we have also moved a new bill through both houses of Parliament with respect to the Railway Safety Act. The Senate has just—

**Senator Stollery:** That won't be necessary because there won't be enough trains left for it to matter.

**Mr. Shortliffe:** Just before the summer recess the Senate passed the new Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act. All of those measures have been designed to enhance safety in the transportation system, and they have flowed as a result of the National Transportation Act.

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, I must say that Senator Spivak has gotten us into an interesting area, which is the philosophy of this new National Transportation Act. I cannot help but say that I use Pearson International Airport all the time. I have noticed recently that there is a mythology which has developed around Pearson International Airport. Pearson International Airport is not particularly a problem if you are going to Ottawa because of the way they have the system worked out. When there is a problem is when you have to go to such places as North Bay, where I happen to have gone a couple of times, or any number of other smaller communities. It is not because of air traffic controllers that we have the problem.

Because of this Act, Air Canada operates with such a shrinking staff that one can never get near the counter or get to a ticket office. They are quickly bringing air travel to a halt in the Ontario area, not because of air traffic control problems but because of the fact that the airline now, as you say, operates like any other company.

I have been flying on Air Canada for 17 years now. I have probably flown 5,000 times. I have now abandoned it because I cannot get any service. I cannot get to a ticket counter or to a ticket office. It is just a fiasco.

**[Traduction]**

Vous voulez savoir si la sécurité des passagers a augmenté. C'est là un souci constant des fonctionnaires de Transports Canada. Sachez que nous œuvrons sans cesse à accroître la sécurité. Je peux vous affirmer sans ambiguïté que rien de ce que nous faisons n'a l'effet inverse.

**Le sénateur Spivak:** Je vous ai demandé de quelle façon la nouvelle Loi nationale sur les transports garantissait une plus grande sécurité que la précédente.

Je comprends très bien les objectifs d'économie et d'efficacité. Veuillez m'excuser de vous poser cette question. Mais je dois dire que j'ai oublié le détail des longues heures de témoignages que nous avons entendus il y a un été ou deux.

**M. Shortliffe:** La loi, sénateur, ne nous oblige nullement de façon expresse à accroître la sécurité. À l'instar d'autres lois dont la Chambre des communes et le Sénat du Canada ont été saisis par la suite, la nouvelle Loi nationale sur les transports vise à créer un nouveau cadre législatif et réglementaire dans lequel s'inscrit le secteur des transports. Par exemple, depuis l'adoption de la Loi nationale sur les transports, nous avons également déposé un nouveau projet de loi devant les deux chambres du Parlement relativement à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Le Sénat vient de...

**Le sénateur Stollery:** Ce ne sera pas nécessaire, car il ne restera bientôt que de trains auxquels appliquer la loi.

**M. Shortliffe:** Avant l'ajournement de l'été, le Sénat a adopté la nouvelle loi sur le Bureau canadien de sécurité et d'enquête sur les accidents de transport. Toutes ces mesures qui visent à accroître la sécurité du système de transport découlent de la Loi nationale sur les transports.

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le président, je dois dire que le sénateur Spivak a abordé une question très intéressante: celle de l'esprit de cette nouvelle loi nationale sur les transports. Je ne peux m'empêcher d'évoquer l'exemple de l'aéroport international Pearson. J'ai remarqué récemment qu'une véritable légende entoure aujourd'hui cet aéroport. Il n'y a pas de problème si vous vous rendez à Ottawa. Par contre, c'est lorsque vous devez aller à North Bay où je me suis rendu deux fois, ou dans un certain nombre d'autres localités plus petites que les difficultés commencent. Et ce n'est pas à cause des contrôleurs de la circulation aérienne.

À cause de cette nouvelle loi, Air Canada a réduit son personnel, si bien qu'il est impossible de s'approcher du comptoir ou de la billetterie. Ce n'est pas à cause des contrôleurs de la circulation aérienne qu'Air Canada est en train de mettre un terme à ses services en Ontario, mais plutôt parce que cette compagnie est désormais obligée, comme vous dites, de fonctionner comme n'importe quelle autre.

Cela fait dix-sept ans que je voyage sur Air Canada. J'ai dû prendre 5 000 fois l'avion probablement. Or j'ai abandonné cette compagnie car elle ne m'offre plus aucun service. C'est un véritable fiasco, il est impossible d'arriver au comptoir ou à la billetterie.

[Text]

Mr. Chairman, I would like to concentrate on our discussion of Stephenville. I notice in the National Transportation Act that Stephenville—

**Senator Davey:** Mr. Chairman, are we going to come back to the philosophy?

**Senator Stollery:** I think so. The philosophy was brought up. I thought I would get my own ten cents in on this failed transportation policy under which we have an abandonment of rail travel and now what I see as massive problems in air transportation. I do not think the idea that the planes are filled is the answer. What happens if a person has business to do, but the planes are filled and he cannot get to his destination? The answer is that it is a success because he cannot get there. The man has to go somewhere on business to conduct the economic affairs of the country, but he cannot go so it is a success? That is a great attitude. Mr. Chairman, let us ask the Deputy Minister what is the story on this Stephenville business?

**The Chairman:** Senator Stollery—

**Senator Stollery:** I have a question now, and I want to insist on asking my specific question because we have a specific reference from the Senate sending us to Stephenville. We are told that in Stephenville—contrary to point 2 made by the witness that competition is one of the second groupings of important elements in this new National Transportation Act—that in fact Air Canada—I think it is Air Canada—resisted the introduction of another jet service into Stephenville and was effective in stopping another jet service into Stephenville—

**The Chairman:** I am sorry, Senator Stollery. With great respect, the witnesses were asked to come here today to explain all matters of policy on deregulation or how the NTA operates. The witnesses that are waiting for us in Stephenville—the airlines and the others—are in a position to prove whatever points they wish to make, including what I think you are about to allude to which is First Air and so on.

**Senator Stollery:** That is why we are going to Stephenville.

**The Chairman:** With the greatest of respect, and I ask the committee to agree with me, that is not the purpose of this meeting. I wish you would stay away from any Stephenville matters. We are not here to second guess that decision at this point.

**Senator Stollery:** But we have the Transportation Department, Mr. Chairman, and it does not seem to be an unreasonable question to find out the view of the transportation department, not in a confrontational way, but they must have been involved in the Stephenville issue. Then, when we go to Stephenville we will have some idea of what the Minister's view is on the situation.

**The Chairman:** Maybe I can put the question to the Deputy Minister in this way: Under the new deregulated climate, what is Transport's role under the NTA? Is it merely one of overseeing transport regulations or do you get actively involved in the day-to-day operations?

[Traduction]

Monsieur le président, je voudrais revenir à notre débat sur Stephenville. Je remarque dans la Loi nationale sur les transports que Stephenville . . .

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, aurons-nous l'occasion de revenir sur l'esprit de la loi?

**Le sénateur Stollery:** Je pense que oui. La question de l'esprit de la loi avait été abordée. Je n'aurais pas parié le moindre sou sur cette politique de transport qui est un échec dans la mesure où elle se traduit par l'abandon des voyages en chemin de fer et par la multiplication des problèmes dans le domaine du transport aérien. Le fait que les avions soient pleins n'est pas la réponse. Que se passe-t-il si les avions sont pleins et qu'un homme d'affaires ne puisse se rendre à destination? S'il ne peut pas se rendre à destination, vous me dites que c'est un succès. Il doit aller quelque part pour affaires et faire tourner ainsi l'économie du pays. Les avions sont pleins, il ne peut pas partir et vous me dites que c'est un succès. Bravo! Monsieur le président, pouvons-nous demander au sous-ministre ce qu'il pense de l'histoire de Stephenville?

**Le président:** Sénateur Stollery . . .

**Le sénateur Stollery:** J'ai une question à poser et j'insiste là-dessus, car le Sénat nous a confié un mandat précis en nous envoyant à Stephenville. Contrairement à ce que nous a dit le témoin, à savoir que l'augmentation de la concurrence fait partie de la deuxième série d'éléments importants de cette nouvelle Loi nationale sur les transports, nous apprenons qu'à Stephenville, Air Canada—je crois que c'est bien d'Air Canada qu'il s'agit—s'est opposé à l'ouverture d'une nouvelle liaison aérienne avec Stephenville et a réussi à bloquer cette initiative.

**Le président:** Excusez-moi, sénateur Stollery. Sauf votre respect, nous avons demandé à nos témoins de venir nous parler de tout ce qui touche à la politique de déréglementation ou au fonctionnement de la LNT. Les témoins qui nous attendent à Stephenville—les représentants des compagnies aériennes et les autres—seront en mesure d'apporter des preuves de ce qu'ils avancent, y compris sur ce que vous évoquez à propos de First Air etc.

**Le sénateur Stollery:** C'est la raison pour laquelle nous allons à Stephenville.

**Le président:** Sauf tout votre respect, et je demande au comité de m'appuyer, là n'est pas l'objectif de cette réunion. Je vous demanderais de laisser Stephenville de côté pour le moment. Nous ne sommes pas ici pour anticiper la décision qui sera prise à ce sujet.

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le président, nous avons avec nous ce matin les fonctionnaires du ministère des Transports et je ne trouve pas qu'il soit absurde de chercher à connaître leur avis. Il ne s'agit pas de les attaquer, mais ils ont bien dû participer à la décision de Stephenville. Ainsi, quand nous irons là-bas, nous aurons une idée de l'opinion du ministre sur ce dossier.

**Le président:** Je pourrais peut-être formuler cette question au sous-ministre en ces termes: dans ce nouveau climat de déréglementation, quel est le rôle que la LNT assigne à Transports Canada? Êtes-vous seulement chargés de surveiller les

[Text]

**Mr. Shortliffe:** Let me answer that, senators, by saying that in the specific kinds of decisions to which Senator Stollery is referring, the Department of Transport does not get involved. Under the new National Transportation Act, entry into or out of a particular marketplace is a decision that is made by market forces and by the companies that are operating within that market. What we do, sir, is carefully monitor what is happening so that we can be informed. We note that non-jet service in Stephenville has increased, not decreased, but we do not have a say in the airline decisions that have been made with respect to the Stephenville market, nor are we intended to have a say in those airline decisions under the Act.

**Senator Stollery:** Can you inform the committee what you understand the issue to be in Stephenville, because under point 2 that you made about the Act, you said that competition is an important element, as I understood it, to the Minister of Transport. The competitiveness issue seems to have come out of Stephenville, and I gather you keep informed about these issues. You may not do anything about it, but you actually do know what the issue is or do you not? Do you not know what the issue is in Stephenville?

**Mr. Shortliffe:** Senator, you are asking me whether or not we monitor the situation in Stephenville and the answer is yes. You are asking me if we know what the issue is in Stephenville; and I think that, sir, depends upon a perspective. One man's problem may not be another man's problem. Do we know what is happening in Stephenville? Yes, sir.

**Senator Stollery:** Would you like to tell us what is happening in Stephenville?

**Mr. Shortliffe:** What is happening in Stephenville is that Air Canada has withdrawn jet service. The people of Stephenville are very unhappy with that decision. Air Atlantic has increased its services to Stephenville as part of the hub-and-spoke principle, of which I spoke earlier. There have been discussions between First Air and Air Canada, which are unresolved, as to whether or not First Air is also going to serve Stephenville, which it is entitled to do under the National Transportation Act if it is viable for First Air, and you, sir, are holding hearings on the issue.

**Senator Stollery:** And you are the first witness.

**Senator Atkins:** Mr. Deputy Minister, can you explain to us what the joint fare agreement means by definition?

**Mr. Shortliffe:** I probably cannot, but I have an official here who may be able to.

**Mr. A. E. (Gus) Pokotylo, Director General, Air Policy and Programs, Policy and Coordination, Transport Canada:** Let me say that I am not a fares expert. That is a matter that comes under the jurisdiction of the National Transportation Agency, but my understanding of a joint fare is an agreement to set a fare between a point. In this particular case, for exam-

[Traduction]

règlements relatifs au transport, ou bien participez-vous activement aux opérations quotidiennes?

**M. Shortliffe:** Permettez-moi de répondre ceci, sénateurs. Le ministère des Transports ne participe pas au type de décisions auxquelles le sénateur Stollery fait allusion. En vertu de la nouvelle Loi nationale sur les transports, ce sont les forces du marché qui poussent les compagnies concernées à se lancer sur un marché donné ou à s'en retirer. Nous ne faisons que contrôler attentivement ce qui se passe afin d'être informés. Nous avons remarqué que le nombre de vols sur des avions non réactés a augmenté et non pas diminué vers Stephenville, mais nous n'avons aucun rôle à jouer concernant les décisions qui touchent le marché de Stephenville. D'ailleurs, la loi ne le prévoit pas.

**Le sénateur Stollery:** Pourriez-vous indiquer au Comité quelle est votre perception du problème de Stephenville? À propos de la loi, je crois comprendre que vous avez dit que la concurrence constitue un élément important pour le ministre des Transports. J'ai l'impression que cette question de compétitivité découle de Stephenville et je suppose que vous avez été informés de ces questions. Même si vous n'avez rien à voir là-dedans, est-ce que vous connaissez vraiment le problème ou pas? Savez-vous quel est le problème qui se pose à Stephenville?

**M. Shortliffe:** Sénateur, vous me demandez si oui ou non nous surveillons ce qui se passe à Stephenville et ma réponse est oui. Quant à savoir si nous connaissons le problème qui se pose à Stephenville, cela dépend de la perspective dans laquelle on se place. Un problème pour une personne n'en sera pas un pour quelqu'un d'autre. Si nous savons ce qui se passe à Stephenville? Oui, monsieur.

**Le sénateur Stollery:** Pourriez-vous nous dire ce qui se passe à Stephenville?

**M. Shortliffe:** Ce qui se passe là-bas, c'est qu'Air Canada a supprimé son service d'avions à réaction. Les habitants de Stephenville sont très mécontents de cette décision. Air Atlantique a augmenté ses vols à destination de Stephenville, en vertu du concept du moyeu et des rayons de roue que je vous ai exposé plus tôt. Des discussions ont eu lieu entre First Air et Air Canada, sans résultats pour le moment, pour savoir si oui ou non First Air allait desservir Stephenville, ce que cette compagnie est autorisée à faire en vertu de la Loi nationale sur les transports, à condition que cela soit rentable pour elle. Vous devez d'ailleurs tenir des audiences là-dessus.

**Le sénateur Stollery:** Et vous êtes notre premier témoin.

**Le sénateur Atkins:** Monsieur le sous-ministre, pourriez-vous nous expliquer ce que signifie, par définition, une entente de tarifs conjoints?

**M. Shortliffe:** Je ne le peux peut-être pas, mais l'un des fonctionnaires de mon ministère le pourra peut-être.

**M. A. E. (Gus) Pokotylo, directeur général, Politique et programmes de l'air, Politiques et coordination, Transports Canada:** Permettez-moi de vous dire que je ne suis pas expert en matière de tarifs. Cette question relève de la compétence de l'Office national des transports. Je crois comprendre qu'on entend par tarifs conjoints une entente qui vise à fixer un tarif

[Text]

ple, it is to set the fare between some point perhaps west of Ottawa and Stephenville between Air Canada and First Air and an agreement on how to prorate the fare and what to charge as a fare. That is the essential ingredient as I understand it.

**Senator Atkins:** Why is it important for First Air to have that agreement with Air Canada?

**Mr. Shortliffe:** I do not want to speak for First Air, Senator Atkins. I think that would be most inappropriate so may I strongly underline that I am only speculating here.

**Senator Atkins:** That is fine.

**Mr. Shortliffe:** But I would think that in First Air's view, it wants the capacity to be able to ensure that when it is carrying any passengers on a service to Stephenville and to other places which it serves, it would also get a piece of the fare beyond the departing location. Again, sir, I probably should not even have said that. That is a question you would have to ask First Air. As I understand it, what First Air has indicated is that it thinks that that is important. For whatever its reasons are, it believes that it should have a joint fare agreement for the viability of any service it might run to Stephenville.

**Senator Stewart:** In the Deputy Minister's initial statement, if I heard him correctly, he indicated that what is happening at Stephenville is entirely consistent with the policy of the government as built into the National Transportation Act of 1987. Did I hear you correctly?

**Mr. Shortliffe:** Yes, sir, you heard me correctly.

**Senator Cochrane:** Regarding the joint fare arrangement, is there a joint fare arrangement in place now with other airlines that you are aware of, Mr. Shortliffe?

**Mr. Shortliffe:** Vis-à-vis Stephenville?

**Senator Cochrane:** In Canada are there joint fare arrangements in existence now?

**Mr. Shortliffe:** Oh, yes, I think they are quite extensively used.

**Senator Atkins:** The question was with regard to Stephenville.

**The Chairman:** That was not the question, senator.

**Senator Atkins:** I want to supplement that by asking that question. Are they used in relation to Stephenville?

**Mr. Shortliffe:** Yes.

**Senator Cochrane:** I would first like to ask Mr. Shortliffe this question: When this legislation was introduced, did you anticipate problems? If so, do you think the government could wait the duration of the four-year term for this review to take place before any of the problems can be addressed?

**Mr. Shortliffe:** Yes, senator, we did anticipate problems and there were built into various provisions of the act some potential safety nets, if you will, that the government could exercise if those problems took on a proportion such that it felt that it needed to exercise them. Do we have to wait for four years

[Traduction]

donné entre deux points. Dans ce cas particulier, par exemple, il s'agit pour Air Canada et First Air de fixer le tarif du service entre un point situé à l'ouest d'Ottawa et Stephenville, et donc de se mettre d'accord sur le niveau de ce tarif et sur la façon de le diviser. C'est ce que je crois comprendre.

**Le sénateur Atkins:** Pourquoi est-il important que First Air se mette d'accord avec Air Canada?

**M. Shortliffe:** Je ne voudrais pas parler au nom de First Air, sénateur Atkins. Cela serait tout à fait déplacé et j'insiste donc pour dire que ce ne sont là que des suppositions.

**Le sénateur Atkins:** D'accord.

**M. Shortliffe:** Je suppose que la compagnie First Air voudra récupérer une partie du tarif perçu sur le tronçon d'un vol qu'elle assure sur Stephenville ou ailleurs. Encore une fois, je n'aurais même pas dû dire cela. C'est une question que vous devriez poser à First Air. Cependant, je crois comprendre que First Air a indiqué que c'est ce qu'elle voulait. Pour certaines raisons précises, cette compagnie estime que la rentabilité des services qu'elle assure sur Stephenville exige la conclusion d'une entente conjointe sur les tarifs.

**Le sénateur Stewart:** Dans la déclaration d'ouverture du sous-ministre, si j'ai bien compris, il nous a dit que ce qui se passe à Stephenville était tout à fait conforme à la politique du gouvernement formulée dans la Loi nationale sur les transports de 1987. Vous ai-je bien entendu?

**M. Shortliffe:** Oui, monsieur, vous m'avez bien entendu.

**Le sénateur Cochrane:** En ce qui concerne l'entente conjointe sur les tarifs, j'aimerais savoir s'il existe à l'heure actuelle de pareilles ententes entre d'autres compagnies aériennes, monsieur Shortliffe?

**M. Shortliffe:** Sur Stephenville?

**Le sénateur Cochrane:** Au Canada, existe-t-il à l'heure actuelle d'autres ententes conjointes sur les tarifs?

**M. Shortliffe:** Oui, c'est là une pratique fréquente.

**Le sénateur Atkins:** La question concernait Stephenville.

**Le président:** Ce n'est pas la question, sénateur.

**Le sénateur Atkins:** Permettez-moi de poser une question supplémentaire. Existe-t-il de telles ententes pour Stephenville?

**M. Shortliffe:** Oui.

**Le sénateur Cochrane:** Je voudrais tout d'abord poser la question suivante à M. Shortliffe: vous attendiez-vous à des problèmes quand cette loi a été déposée? Dans l'affirmative, pensez-vous que le gouvernement allait attendre quatre ans avant d'aborder ces problèmes?

**M. Shortliffe:** Oui, sénateur, nous nous attendions à des difficultés et c'est la raison pour laquelle plusieurs dispositions, des filets de sécurité, si vous voulez, ont été prévues dans la loi. Ainsi, si ces problèmes atteignent certaines proportions, le gouvernement peut recourir à ces dispositions s'il le juge néces-

[Text]

before reviewing the legislation? The answer to that question is: no, we do not.

The intent of the government at the time of the passage of the bill was that four years seemed to be a reasonable length of time in which to assess matters across the board. If I can come back to something I said in my opening remarks, the new National Transportation Act does not affect questions of air transportation. It affects rail, particularly freight, and other aspects of transportation. It was thought that four years was a reasonable length of time in which Parliament could take a very good view of both the strengths and weaknesses of the legislation.

Does the government absolutely have to wait the four years? No, it does not, although, as I suggested in my earlier remarks, we are only 18 months into it at this point. At this stage I think I can say that we have not seen a host of generic problems cast up by the Act that would cause us to accelerate a review. But the option is open to ministers if the ministers and Parliament wish to do that.

**Senator Cochrane:** This is a decision to be taken at the minister's discretion, then?

**Mr. Shortliffe:** Yes.

**Senator Cochrane:** I have some specific questions, Mr. Chairman, but my first was on philosophy, so I will pass the questioning on to another senator.

**Senator Graham:** The witness spoke about the government not providing to Air Canada any subsidies whatsoever at present. Are there any indirect subsidies, through the operation of airports in Canada, given by the Department of Transport not just to Air Canada but to other airlines as well?

**Mr. Shortliffe:** If I understand your question correctly, senator, yes, of course there are. We pay to operate a national system of airports. We pay to operate an air traffic system in this country, and we pay significantly per annum to do so. In that sense, indirectly, all of the companies engaged in air transportation are receiving a benefit. In fact, since we have recently had cause in other circumstances to make these figures public, the subsidy in that sense, and I believe my figures are correct, is approximately 1.7 cents per passenger kilometer in the air transportation mode as distinct from 25.3 cents per passenger kilometer on the railway mode.

**Senator Graham:** Could you tell us what that 1.7 cents amounts to in dollars in a year?

**Mr. Shortliffe:** I am always reluctant to give a figure, senator, unless I am absolutely sure of it, but it is approximately \$1 billion per year. We cost recover a good deal of that, however. That is why I am reluctant to answer your question without the hard numbers in front of me.

We spend a significant amount of money on the operation of the airports, on the operation of the air navigation system, on the salaries of air traffic controllers and on the navigational aids that we have throughout Canada. We cost recover part of

[Traduction]

saire. Quant à savoir si nous devons attendre quatre ans avant de revoir la loi, la réponse est non.

Au moment de l'adoption du projet de loi, le gouvernement a jugé qu'une période de quatre ans était suffisante pour faire le point. Pour revenir sur ce que j'ai dit dans mon exposé d'ouverture, la nouvelle Loi nationale sur les transports ne porte pas sur les questions du transport aérien. Elle porte sur les transports ferroviaires et, en particulier, sur les transports de marchandises ainsi que sur certains autres aspects des transports. On a jugé qu'un délai de quatre ans était suffisant pour permettre au Parlement de juger des points forts et des faiblesses de la loi.

Le gouvernement doit-il absolument attendre quatre ans? Non, même si cela fait déjà dix-huit mois que la loi a été adoptée, comme je vous l'ai fait remarquer plus tôt. À ce stade, les problèmes que pose la loi ne semblent pas justifier que nous procédions plus tôt que prévu à une révision. Cependant, cette possibilité existe si les ministres et le Parlement la jugent souhaitable.

**Le sénateur Cochrane:** C'est donc une décision qui est laissée à la discrétion du ministre?

**M. Shortliffe:** Oui.

**Le sénateur Cochrane:** J'ai quelques questions précises à poser, monsieur le président, mais la première concerne l'esprit de la loi et je céderai donc la parole à un autre sénateur.

**Le sénateur Graham:** Notre témoin nous a dit que le gouvernement ne versait aucune subvention à Air Canada pour le moment. Le ministère des Transports verse-t-il des subventions indirectes à Air Canada ou à d'autres compagnies aériennes, au titre par exemple de l'exploitation des aéroports du Canada?

**M. Shortliffe:** Si je comprends bien votre question, sénateur, ma réponse est oui. Nous payons pour qu'un réseau national d'aéroports fonctionne. Nous payons pour qu'un système de circulation aérienne fonctionne dans ce pays et nous payons chaque année des montants importants à cette fin. En ce sens, toutes les compagnies liées au transport aérien reçoivent indirectement des fonds. De fait, puisque nous avons récemment eu l'occasion, dans d'autres circonstances, de rendre ces chiffres publics, je puis vous dire, et je crois que mes chiffres sont exacts, que ces subventions représentent environ 1,7 cent par kilomètre-passager pour le transport aérien, comparativement à 25,3 cents par kilomètre-passager pour le transport ferroviaire.

**Le sénateur Graham:** Pourriez-vous nous dire à quoi cela correspond sur une année?

**M. Shortliffe:** Je n'aime pas citer de chiffres, sénateur, quand je ne suis pas absolument certain de ce que j'avance, mais je crois que cela fait environ un milliard de dollars par an. Nous en récupérons cependant une bonne partie. C'est la raison pour laquelle j'hésite à vous fournir une réponse sans avoir des chiffres exacts sous les yeux.

Nous consacrons beaucoup d'argent à l'exploitation des aéroports, à l'exploitation du système de navigation aérienne, aux salaires des contrôleurs de la circulation aérienne et aux aides à la navigation qui fonctionnent dans l'ensemble du pays.

*[Text]*

that through a variety of means: landing fees at airports, concessions that we lease at airports and air transportation tax in this country. Therefore, while we expend something over \$1 billion, the net is lower than that. I regret that I did not bring with me this afternoon those kinds of figures.

**Senator Graham:** The point that I am getting at, Mr. Chairman, is that there is an indirect subsidy given to Air Canada and, indeed, to all of the airlines.

**Mr. Shortliffe:** Yes.

**Senator Graham:** How does that compare with operations in the United States?

**Mr. Shortliffe:** I cannot answer that question, senator. Do you want to know if we are paying more or less than the Americans?

**Senator Graham:** A lot of major airports in the United States are owned by municipalities. Presumably, some of them operate at a profit while others may operate at a loss. I wondered how things compared as between Canada and the United States.

**Mr. Shortliffe:** In terms of the costs of the total system, senator, I would say there is probably a rough comparability between the degree of subsidization in Canada and the United States. In airport-specific terms, however, it is a bit different.

At this point we are operating airports in Canada, and overall the system is not profitable. It operates at a loss, if you put it in these terms. As you may know, though, senator, in active discussion at the present time there is a possibility of transferring five of our major airports into the hands of local airport authorities. I am sure that those negotiations will be successfully completed only if those local airport authorities are satisfied that they will be able to operate the airports without a loss.

**Senator Graham:** I appreciate, Mr. Chairman, that the witness cannot provide the figures at his fingertips, but it may be interesting if he and his officials could explore those matters and provide to us at a future time the appropriate statistics.

**Mr. Shortliffe:** I would be happy to do so, Mr. Chairman.

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, I have a supplementary question that seems to fit at this point. Could we be given statistics showing the number of passenger kilometers flown on the various common carrier airlines in Canada?

**Mr. Shortliffe:** We can certainly provide those figures to you, senator. I will not be able to do so this afternoon but will write to the chairman and provide them to him by letter.

**Senator Stewart:** My point, Mr. Chairman, is that if we have those figures we could then relate them to the \$1 billion to see how big a piece of the pie Air Canada gets by way of indirect subsidy. That would at least be one method of approach.

**The Chairman:** I should like to remind colleagues that we have in attendance this afternoon senior officials of the

*[Traduction]*

Nous recouvrons une partie de ces coûts par divers moyens: frais d'atterrissage dans les aéroports, location de concessions et perception de la taxe sur le transport aérien. Par conséquent, même si nous dépensons plus d'un milliard de dollars, le montant net des dépenses est inférieur à ce chiffre. Je regrette de ne pas avoir apporté avec moi ces détails.

**Le sénateur Graham:** Je voulais en venir au fait, monsieur le président, que des subventions indirectes sont versées à Air Canada de même qu'à toutes les compagnies aériennes.

**M. Shortliffe:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Quelle est la situation aux États-Unis?

**M. Shortliffe:** Je ne peux pas répondre à cette question, sénateur. Voulez-vous savoir si nous versons plus de subventions à nos compagnies aériennes que les Américains?

**Le sénateur Graham:** Aux États-Unis, les principaux aéroports sont la propriété des municipalités. On peut supposer que certains enregistrent des profits tandis que d'autres fonctionnent à perte. J'aurais aimé avoir une comparaison entre le Canada et les États-Unis.

**M. Shortliffe:** Pour ce qui est des coûts de l'ensemble du système, je dirais, sénateurs, que le niveau des subventions au Canada peut se comparer dans l'ensemble à celui qui a cours aux États-Unis. Ce n'est peut-être pas le cas si vous prenez l'exemple d'un aéroport en particulier.

Pour le moment, nous sommes responsables de l'exploitation des aéroports du Canada et dans l'ensemble, le système n'est pas rentable. Le système fonctionne à perte, si vous voulez. Cependant, vous savez sans doute, sénateur, qu'il est question à l'heure actuelle de céder cinq de nos principaux aéroports aux autorités aéroportuaires locales. Je suis persuadé que ces négociations n'aboutiront que si ces autorités ont la certitude de pouvoir exploiter ces aéroports sans subir des pertes.

**Le sénateur Graham:** Je comprends, monsieur le président, que notre témoin n'ait pas ces chiffres sous la main, mais il serait intéressant que lui-même et ses fonctionnaires se renseignent et nous fournissent ultérieurement les statistiques appropriées.

**M. Shortliffe:** Ce sera avec plaisir, monsieur le président.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question supplémentaire qui me semble pertinente. Pourrait-on nous fournir des statistiques sur la ventilation du nombre de kilomètres-passagers pour chacune des différentes compagnies aériennes canadiennes?

**M. Shortliffe:** Nous ne manquerons pas de le faire, sénateur. Ce ne sera pas cet après-midi, mais je communiquerai ultérieurement par lettre avec le président du comité.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, si nous avions ces chiffres, nous pourrions les comparer au montant de un milliard de dollars qui a été mentionné, et voir quelle est la part que reçoit Air Canada sous forme de subventions indirectes. Ce serait du moins une façon d'aborder le problème.

**Le président:** Je voudrais vous rappeler que nous avons parmi nous cet après-midi des hauts fonctionnaires de l'Office

## [Text]

National Transportation Agency, who are also in a position to answer questions.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, the withdrawal of jet service to certain areas of the country has caused concern among the public, particularly to those of us who live in regions that may or may not be served in future by jet. Could the witness tell us what he envisages five or ten years from now in terms of cities in Canada that will still be serviced by jet?

**Mr. Shortliffe:** Someone told me, when I was a junior officer in the public service, senator, that speculation on the part of a public servant is a dangerous occupation, indeed. Having said that, let me try to describe to senators the trends we do perceive at the present time which we think are likely to continue, at least in the immediate future as we see it. I spoke earlier of the growth of the "hub and spoke" concept. This is a concept not limited to Canada—it is very much affecting the United States as well. It affects the entire North American transportation industry and our prognostications are that it is about to accelerate in Europe, as well. The hub becomes the centre into which long distance travel in the air mode moves, and shorter distance travel then moves on to the spoke, which, in our jargon at Transport Canada, represents the commuter or regional airline. That trend is very much under way. The hubs that are clearly emerging out of our own air transportation system at the present time are Halifax; Toronto, the hub of the national system; Vancouver, the hub on the west coast and the Pacific region; Montreal-Dorval to a certain extent; and Edmonton-Calgary vis-à-vis the north.

As this trend accelerates and takes place, the major carriers will go to relatively large-scale jets that will cover long distances. The regional and commercial carriers will go to various gradations of smaller aircraft, depending upon the distance that they are trying to cover. They are feeding into the hub. Consequently, over the last few years both major airlines in Canada—Canadian Airlines and Air Canada—have made arrangements with regional or commuter carriers in all of the main regions of the country, to feed them from the spokes or carry them from the hubs back into the spokes. This, in turn, has affected the provision of "normal" jet service to many cities in this country.

We have been monitoring this closely. We are finding out that, while the jet might be disappearing from the spoke, the frequency of service to people in communities ranging from Sudbury to Saskatoon is increasing. But this involves smaller aircraft with more frequent flights in the course of a day rather than, as was the case before, one jet once a day travelling half empty.

**Senator Graham:** We all wonder where all of this is leading. The Deputy Minister said that the department is monitoring this on a regular basis. At what point is it appropriate to intervene before it is too late?

## [Traduction]

national des transports qui peuvent également répondre à vos questions.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, le retrait d'un service d'avions à réaction vers certaines régions du pays a provoqué une vive inquiétude parmi le public, et en particulier chez ceux d'entre nous qui vivent dans des régions susceptibles à l'avenir de ne plus être desservies par des avions à réaction. Notre témoin pourrait-il nous indiquer quelles seront, selon lui, les villes canadiennes qui continueront d'être desservies par des avions à réaction dans cinq ou dix ans?

**M. Shortliffe:** Lorsque j'en étais encore à mes débuts dans la fonction publique, quelqu'un m'a dit, monsieur, qu'il était très dangereux pour un fonctionnaire de se livrer à la spéculation. Cela dit, j'essaierai de vous exposer les tendances que nous percevons pour le moment et qui nous semblent susceptibles de se poursuivre, du moins dans un avenir immédiat. Je vous ai parlé plus tôt de l'extension du concept «du moyeu et des rayons de roue.» C'est un concept qui ne s'applique pas seulement au Canada, mais aussi aux États-Unis. De fait, il vaut pour l'ensemble du secteur des transports en Amérique du nord et nous prévoyons qu'il va également s'imposer de manière accélérée en Europe. Le moyeu de la roue représente le point de départ et d'arrivée des vols les plus longs, tandis que les rayons représentent les vols les plus courts, que nous appelons dans notre jargon de Transports Canada les compagnies régionales ou les services de navettes. Cette tendance est très nette. À l'heure actuelle, les villes qui apparaissent comme les moyeux de notre système de transport aérien sont Halifax, Toronto—le centre du système national—Vancouver—le centre de la côte ouest et de la région du Pacifique—Montréal-Dorval, dans une certaine mesure, et Edmonton-Calgary pour le nord.

Au fur et à mesure que cette tendance s'impose et s'accélère, les principaux transporteurs optent pour des avions relativement gros porteurs capables de couvrir des distances importantes. Les transporteurs régionaux et commerciaux choisissent différentes catégories d'aéronefs de plus petite taille, en fonction de la distance à couvrir. Ils assurent leurs services à partir du moyeu de la roue. Par conséquent, au cours des dernières années, les principaux transporteurs au Canada, c'est-à-dire Canadian Airlines et Air Canada, ont conclu des ententes avec les transporteurs régionaux ou les navettes dans l'ensemble des principales régions du pays, pour assurer des correspondances entre les vols qui desservent le moyeu et ceux qui desservent les rayons. Cette tendance a, à son tour, modifié les services d'avions à réaction «normaux» offerts en direction de plusieurs villes du pays.

Nous avons surveillé cela de très près. Nous avons constaté que si les réactés ont tendance à disparaître au-delà du moyeu, la fréquence des services offerts aux habitants de villes comme Sudbury ou Saskatoon augmente. Il s'agit d'aéronefs de plus petite taille, mais les vols sont plus fréquents au cours d'une journée que par le passé où il n'y avait qu'un seul avion à réaction par jour, mais à moitié vide.

**Le sénateur Graham:** Nous nous demandons tous où cela va nous mener. Le sous-ministre nous dit que son ministère surveille régulièrement la situation. À quel moment jugerez-vous approprié d'intervenir avant qu'il ne soit trop tard?

[Text]

**Mr. Shortliffe:** Your colleague asked me earlier if we were concerned about the provision of service to the travelling public in this country? The answer to that is yes, we are. While the nature of the aircraft being used to provide service may have changed, our perception is that since this trend got under way the frequency of service to people in regional locations—which you were speaking of earlier—has, on the whole, increased. Therefore, there has not been a trigger to cause us to intervene. Obviously, if we thought that significant portions of the country were without essential service, yes, I am quite sure that the minister would wish to consider his options for intervention. However, we have not been faced with that kind of case.

**Senator Graham:** And does your monitoring include freight service as well as passenger service?

**The Chairman:** I wish to ask Mr. Shortliffe a question. When we are talking about monitoring, we are talking about transport. Isn't the major amount of monitoring done by the National Transportation Agency of Canada?

**Mr. Shortliffe:** Yes, indeed.

**The Chairman:** We should keep that in mind. If you want to talk about monitoring, we have witnesses who are doing more monitoring than Transport Canada.

**Mr. Shortliffe:** Yes, the National Transportation Agency of Canada is absolutely essential to that. Under the Act, the National Transportation Agency is asked to provide an annual report to the Minister of Transport on how well the Act is working, the problems that are identified, and so on. I am sure that you will want to pursue that with our NTA colleagues when they appear before you.

I have tried to answer your question.

**Senator Graham:** So that I do not have to come back to it, presumably the answer is yes, that in the eyes of the Deputy Minister the monitoring includes freight service as well as passenger service.

**Mr. Shortliffe:** Yes; but from our point of view less intensely.

**Senator Atkins:** It goes back to the philosophy and the practical aspect to this. When we talk about deregulation and privatization we are talking about profit motive and efficiency. Quite frankly, the hub and spoke concept is a terrific one for this country. There may be circumstances with perishable items where you can argue that it is best to have a jet service from Stephenville to Ottawa, but I understand the practicalities of that.

In the case of Stephenville, when Air Canada pulled out with its jet service it added Air Nova, which is a sub of Air Canada is it not?

**Mr. Shortliffe:** Air Nova is a sub of Air Canada, but Air Nova does not service Stephenville. Air Atlantic, which is affiliated with Canadian Airlines, services Stephenville.

**Senator Atkins:** Who is the ultimate authority on approving those kinds of routes?

[Traduction]

**M. Shortliffe:** Votre collègue m'a demandé plus tôt si nous nous soucions des services offerts au public canadien. La réponse est oui. Si les caractéristiques des aéronefs utilisés pour assurer le service a changé, nous avons l'impression que depuis que cette tendance s'est manifestée, la fréquence des vols offerts dans les régions, ce dont vous parliez plus tôt, a, dans l'ensemble, augmenté. Il n'y a donc pas lieu pour nous d'intervenir. De toute évidence, si nous jugions que des secteurs importants du pays sont privés de services essentiels, je suis certain que le ministre envisagerait d'intervenir. Le cas ne s'est pas encore produit.

**Le sénateur Graham:** Vos activités de surveillance portent-elles également sur les services de marchandises?

**Le président:** Je voudrais poser une question à M. Shortliffe. Quand vous parlez de surveillance, vous parlez de la surveillance des transports. Or la surveillance ne relève-t-elle pas essentiellement de l'Office national des transports du Canada?

**M. Shortliffe:** Si, en effet.

**Le président:** Il ne faut pas l'oublier. Si vous vous parlez de surveillance, nous avons des témoins qui font plus de surveillance que Transports Canada.

**M. Shortliffe:** Oui, l'Office national des transports du Canada joue un rôle tout à fait essentiel en matière de surveillance. En vertu de la loi, l'Office national des transports est tenu de présenter un rapport annuel au ministre des Transports sur le fonctionnement de la loi, les problèmes identifiés, etc. Je suis certain que vous pourrez interroger nos confrères de l'ONT lorsqu'ils comparaitront devant vous.

J'ai essayé de répondre à votre question.

**Le sénateur Graham:** Pour ne pas être obligé de revenir là-dessus, j'en conclus que votre réponse est oui, et qu'aux yeux du sous-ministre, les activités de surveillance englobent à la fois les services de transport de marchandises et de passagers.

**M. Shortliffe:** Oui, mais beaucoup moins en ce qui nous concerne.

**Le sénateur Atkins:** Cela nous ramène à l'esprit de la loi et à des considérations d'ordre pratique. Quand on parle de déréglementation et de privatisation, on parle en réalité de recherche du profit et d'efficacité. Bien franchement, le concept du moyeu et des rayons d'une roue est un concept formidable pour le Canada. Il peut y avoir des circonstances où il vaudrait mieux que Stephenville et Ottawa soient reliées par un service d'avions à réaction, si vous transportez des marchandises périssables, par exemple, mais je comprends les avantages du système que vous avez décrit.

Dans le cas de Stephenville, lorsqu'Air Canada a interrompu son service d'avions à réaction, il a été remplacé par Air Nova, qui est une filiale d'Air Canada, n'est-ce pas?

**M. Shortliffe:** Air Nova est une filiale d'Air Canada, mais elle ne dessert pas Stephenville qui est desservi par Air Atlantic, une filiale de Canadian Airlines.

**Le sénateur Atkins:** À qui incombe le pouvoir d'approuver ces liaisons?

[Text]

**The Chairman:** The NTA.

**Mr. Pokotylo:** In southern Canada, as defined in the Act, an air carrier can enter a marketplace and receive a domestic licence for operation anywhere in Canada provided it meets a number of conditions. Those conditions are not economic conditions, but relate to having an operating certificate so that they can operate safely; having liability insurance; and being Canadian as defined in the Act. If you meet those requirements and you are an air carrier, you can operate anywhere in southern Canada.

**Senator Atkins:** But you get back to this joint fare agreement consideration.

**Mr. Shortliffe:** Those are commercial agreements between air carriers.

**Senator Atkins:** But surely profit motivated reasons might prevent that from happening, because it protects other carriers that service that area. In the process of a new Act, how will there be some guarantee that, when you run into this kind of situation, it can be dealt with in a fair and equitable fashion?

**Mr. Shortliffe:** Action has already been taken by certain interests in Stephenville to complain under the Competition Act and to ask the Bureau of Competition Policy to review the situation with respect to Stephenville. That process is built into the Competition Act. If violation of that Act is found to be taking place, action will be taken under that Act, not under the National Transportation Act.

**Senator Stollery:** I have a supplementary question. The allegation that we have seen is that some kind of collusion has taken place between Air Canada and First Air so that Stephenville no longer has a jet service. Whether a jet service is practical or not is a totally separate issue. Perhaps the propeller planes are adequate and perhaps they are not, but that is not the issue. The allegation has been made, as I understand it, that there has been some collusion taking place. Also, of course, the Competition Act, which has been ineffective in dealing with situations of this sort for the last 50 years, is the piece of legislation under which this issue will be argued.

Do you mean to tell me, Mr. Shortliffe, that the Ministry of Transport does not take any action if there appears to be some collusion of this sort? Are you telling me that, even with the knowledge of the trade that you must have and the expertise that historically resides within the Department of Transport, your department does not get involved in that sort of matter?

**The Chairman:** Senator Stollery, if I might correct you; if you are talking about Air Canada and First Air, you are really talking about a lack of collusion. I do not want to be difficult—

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, you are being difficult and I am insisting on my right to ask questions of the witness.

**The Chairman:** Yes, but what I am doing is pleading with my colleagues here to realize that we will be hearing from Air Canada and First Air as witnesses in Stephenville.

[Traduction]

**Le président:** À l'ONT.

**M. Pokotylo:** Dans le sud du Canada, tel que cela est défini dans la loi, un transporteur aérien peut entrer sur un marché et recevoir une licence nationale d'exploitation valable n'importe où au Canada à condition de remplir un certain nombre de conditions. Il ne s'agit pas de conditions à caractère économique. Plutôt, il faut avoir un certificat d'exploitation, ce qui garantit la sécurité; il faut avoir une assurance responsabilité civile et il faut être Canadien aux termes de la loi. Un transporteur aérien qui remplit ces conditions peut s'implanter dans le sud du Canada.

**Le sénateur Atkins:** On en revient aux ententes conjointes sur les tarifs.

**M. Shortliffe:** Ce sont des ententes commerciales qui sont conclues entre les transporteurs aériens.

**Le sénateur Atkins:** La recherche du profit risque d'empêcher la conclusion de ce genre d'entente, au détriment des transporteurs ou des filiales qui desservent une région donnée. Pourrait-on prévoir dans une nouvelle loi des garanties permettant d'assurer qu'en cas de situation de ce genre, le problème sera réglé de façon juste et équitable?

**M. Shortliffe:** Certains groupes d'intérêt à Stephenville ont déposé une plainte en vertu de la Loi sur la concurrence et ont saisi le Bureau de la concurrence du cas de Stephenville. La Loi sur la concurrence prévoit une procédure de plainte. En cas d'infraction à cette loi, c'est en vertu de cette même loi que des mesures seront prises et non pas en vertu de la Loi nationale sur les transports.

**Le sénateur Stollery:** J'ai une question supplémentaire à poser. On a prétendu qu'il y avait eu collusion entre Air Canada et First Air pour supprimer le service d'avions à réaction. La question n'est pas ici de savoir si un service d'avions à réaction est plus pratique ou non. Les avions à hélices sont peut-être tout à fait appropriés. Là n'est pas la question. Je crois savoir que l'on a parlé de collusion. Bien sûr c'est la Loi sur la concurrence qui est en cause ici. Or, depuis 50 ans, elle se révèle totalement inefficace pour régler ce type de situation.

Êtes-vous en train de me dire, monsieur Shortliffe, que le ministre des Transports n'a pas à intervenir en cas de collusion de ce genre? Êtes-vous en train de me dire que, malgré la connaissance et l'expérience que le ministère des Transports a la réputation d'avoir dans ce domaine, il n'intervient pas dans ce genre de situation?

**Le président:** Sénateur Stollery, permettez-moi d'apporter une correction à ce que vous dites; si c'est d'Air Canada et de First Air que vous parlez, il ne saurait être question de collusion. Je ne veux pas être difficile...

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le président, vous êtes difficile et j'insiste sur le fait que j'ai le droit de poser des questions au témoin.

**Le président:** C'est vrai, mais je vous conjure tous de ne pas oublier que nous allons entendre les témoins d'Air Canada et de First Air à Stephenville.

[Text]

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, I insist that I have a perfectly legitimate question. This committee is considering, under motion from the Senate, an issue that has arisen in Stephenville. In my opinion, my question is not an outrageous question. I am simply questioning the witness, who is appearing here precisely because we are going to Stephenville. There has been an allegation that there is a conspiracy to deprive Stephenville of jet service. I am not saying that that allegation is true, but it has been made and it seems to me that that is why we are going to Stephenville. I do not think it is unreasonable to inquire whether or not the Ministry of Transport addresses issues of that sort.

**Mr. Shortliffe:** Senator, earlier I attempted, in my way, to describe the philosophy behind the National Transportation Act. I indicated to you that we monitor the situation across the board in the transportation field, and particularly in the air transportation field. I also indicated to you that from the monitoring that we have been doing, what has been occurring in Stephenville—and indeed what has occurred in several other geographic locations across this country—is happening in a way that I can only describe to you as compatible with what was the original intent of the Act, and that, I think, is the best answer I can give to your question.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, I have tolerated subordinate questions, secondary questions and supplementary questions. I have waited with great patience, and I would like to return to Senator Spivak's question at the very beginning of the session today and talk a little bit about philosophy. I must say, Mr. Chairman, that I often agree with Senator Stollery. However, one thing I disagree with him on is when he says that the Air Canada service to and from Ottawa is adequate. I think it is awful. That is why I cannot understand you, Mr. Shortliffe, when you say that there is congestion, it is jammed up and that the Air Canada service has gone downhill but you consider that that is a triumph. How can you call it a triumph?

**Mr. Shortliffe:** No, senator, I did not describe that as a triumph. By no means, senator. If I may say so, sir, it is my fault; I brought the matter up.

**Senator Davey:** In fairness to you, the chairman said were there any questions and there was a dull silence and then we put you on the spot. Perhaps we are being unfair to you. Exactly what did you say?

**Mr. Shortliffe:** May I just note to you, sir, that I brought up the problem of congestion at Pearson International Airport. Let me hasten to say that we do not have the same problem in Stephenville. The government has moved to address the difficulties that we are experiencing at Pearson International Airport. We are close to completion now of Terminal III. We intend to refurbish in a major way Terminals I and II. The government has announced that, subject to environmental assessment, it intends to move to install two new runways at Pearson International Airport. Further, we have beefed up the

[Traduction]

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le président, j'insiste: ma question est parfaitement légitime. En vertu d'une motion du Sénat, notre Comité est chargé d'étudier un incident qui s'est produit à Stephenville. À mon avis, ma question n'a rien d'outrageant. J'interroge tout simplement le témoin qui comparaît devant nous précisément parce que nous allons nous rendre à Stephenville. On a prétendu qu'il existait un complot visant à priver Stephenville d'un service d'avions à réaction. Je ne dis pas que cela soit vrai, mais certains le prétendent et j'ai l'impression que c'est la raison pour laquelle nous allons à Stephenville. Je ne trouve pas qu'il soit déraisonnable de nous demander si le ministère des Transports est responsable ou non de ce genre de question.

**M. Shortliffe:** Sénateur, j'ai essayé un peu plus tôt de décrire à ma façon l'esprit qui anime la Loi nationale sur les transports. Je vous ai dit que nous surveillions tout ce qui se passait dans le domaine des transports et en particulier du transport aérien. Je vous ai également dit que d'après ce que nous avons pu observer, ce qui se passe à Stephenville—et qui s'est passé d'ailleurs dans d'autres zones géographiques du pays—était assez conforme à l'esprit initial de la loi. Je pense que c'est la meilleure réponse que je puisse donner à votre question.

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, j'ai toléré des questions auxiliaires, des questions secondaires et des questions supplémentaires. J'ai attendu avec beaucoup de patience et j'aimerais revenir à la question qu'a soulevée le sénateur Spivak au début de la séance d'aujourd'hui et parler un petit peu de l'esprit de la loi. Je dois dire, monsieur le président, que je suis souvent d'accord avec le sénateur Stollery. Cependant, il y a un point sur lequel je suis en désaccord avec lui et c'est lorsqu'il dit que le service d'Air Canada à partir et à destination d'Ottawa est satisfaisant. Je le trouve épouvantable. C'est la raison pour laquelle je ne vous comprends pas, monsieur Shortliffe, quand vous nous dites que malgré les encombrements, malgré les embouteillages et malgré la détérioration du service d'Air Canada, nous assistons à un triomphe. Comment pouvez-vous parler de triomphe?

**M. Shortliffe:** Non, sénateur, je n'ai pas parlé de triomphe. Absolument pas. Mais c'est ma faute, c'est moi qui ai soulevé cette question.

**Le sénateur Davey:** Pour vous rendre justice, il est vrai que le président a demandé s'il y avait des questions, et que, pour rompre le silence, nous nous sommes mis à vous cuisiner. Nous sommes peut-être injustes envers vous. Qu'avez-vous dit exactement?

**M. Shortliffe:** J'aimerais vous signaler, monsieur, que c'est moi qui ai soulevé le problème de l'encombrement de l'aéroport international Pearson. Je me dépêche d'ajouter que nous n'avons pas le même problème à Stephenville. Le gouvernement a pris des mesures pour résoudre les difficultés que nous rencontrons à l'aéroport international Pearson. Les travaux de l'aérogare III sont pratiquement terminés. Nous avons l'intention de transformer radicalement les aérogares I et II. Le gouvernement a annoncé que sous réserve des résultats de l'évaluation environnementale, il avait l'intention de construire de

[Text]

training of air traffic controllers in the Transport Canada school. At the present time, we have 300 trainees in the school. We are hiring American air traffic controllers and have brought 45 Americans in in the past year. Therefore we are moving to address these problems. I in no way meant to suggest that I think congestion at Pearson International Airport is a triumph. Very much to the contrary.

**Senator Davey:** That was my word, not yours.

**Mr. Shortliffe:** What I was trying to describe to you, sir, was that one of the effects of economic regulatory reform in this country has been a vast acceleration of aircraft movements and passenger movements in the air transportation system over the past four years and that that acceleration in growth is continuing. Also, we are attempting to address some of the very real problems that that growth has created with respect to congestion.

I might tell you, senator, that I too fly a great deal and I get just as annoyed as anyone else.

**Senator Davey:** I must say I question very seriously the notion that none of this would have happened if we had not deregulated. For example, we have not deregulated the automobile business in Ontario, but it is now impossible to drive anywhere in the city of Toronto on the highways. That, therefore, has nothing to do with deregulation.

I hasten to add that I was not, personally, an enthusiastic supporter of deregulation. In fact, I did not support it at all and I must ask you this question: Am I not correct in saying that, in the U.S.A.—which we so faithfully follow in everything these days—deregulation is being seriously questioned? I have clippings from *U.S.A. Today* and the *New York Times* which indicate just that. Are the powers that be in the United States not seriously reconsidering various aspects of deregulation in the air?

**Mr. Shortliffe:** You must remember, senator, that the Americans are ten years into their experience with deregulation. Indeed, from what I have read, senator, the Secretary of Transport in the U.S.A. is indeed gauging carefully what the effects seem to be at this stage. I have not seen anything that would suggest that they would re-regulate. If your question to me is: Are they worried about certain aspects of the impact of deregulation? Then I think a fair answer to that question would be yes, from what I have read.

However, we in Canada are not ten years into our experience and, as I replied to Senator Spivak's question earlier, we have built into the Act very deliberately a review by Parliament after four years so that we can gauge impacts and think about whether we have got it right or wrong at that stage and whether we need to change it.

**Senator Davey:** I accept that explanation, and I thank you very much. However, am I also correct in suggesting that, in the U.S.A., the concerns relate to safety but that there are also other aspects to those concerns?

**Mr. Shortliffe:** I think it is less so, sir, with respect to safety. Safety is something that all of us engaged in the transportation

[Traduction]

nouvelles pistes à l'aéroport international Pearson. En outre, nous avons accéléré la formation des contrôleurs de la circulation aérienne à l'école de Transports Canada. Pour le moment, nous avons 300 stagiaires. Nous embauchons des contrôleurs de la circulation aérienne américains: nous en avons fait venir 45 l'an dernier. Ce sont des problèmes que nous nous efforçons de résoudre. Loin de moi l'idée que les encombrements de l'aéroport international Pearson soient un triomphe. C'est tout le contraire.

**Le sénateur Davey:** C'est ce que j'ai dit, pas vous.

**M. Shortliffe:** Ce que j'ai essayé de vous expliquer c'est qu'entre autres effets, la réforme de la réglementation économique dans ce pays a entraîné depuis quatre ans une importante accélération des mouvements d'aéronefs et de passagers dans l'ensemble du système des transports aériens et que cette accélération se poursuit. Par ailleurs, nous nous efforçons de résoudre les problèmes très réels d'encombrement que cette croissance a entraînés.

Sachez, sénateur, que je voyage beaucoup moi aussi et que, comme tout le monde, il m'arrive d'être très ennuyé.

**Le sénateur Davey:** Je me demande sérieusement si tout cela ne serait pas arrivé quand même sans la déréglementation. Par exemple, le secteur de l'automobile n'est pas déréglementé en Ontario, or il est pratiquement impossible de se rendre où que ce soit à Toronto en empruntant l'autoroute. Les encombrements n'ont rien à voir avec la déréglementation.

J'ajouterais que, personnellement, je n'ai pas été un partisan enthousiaste de la déréglementation. En fait, je n'étais pas d'accord pour cela et je dois vous poser la question suivante: ai-je tort de croire qu'aux États-Unis—que nous suivons fidèlement dans tout ce qu'ils font ces jours-ci—la déréglementation est sérieusement mise en question? C'est ce que semblent indiquer des articles de *USA Today* et du *New York Times*. Les autorités américaines ne sont-elles pas en train de reconsidérer certains aspects de la déréglementation aérienne?

**M. Shortliffe:** N'oubliez pas, sénateur, que la déréglementation aux États-Unis remonte à une dizaine d'années. D'après ce que j'ai lu, le secrétaire des Transports américain est en train d'en examiner en profondeur les conséquences. Mais rien ne semble indiquer que les États-Unis envisagent une nouvelle réglementation. Si vous me demandez si les Américains se préoccupent de certains aspects de l'impact de la déréglementation, je vous répondrais par l'affirmative, du moins d'après ce que j'ai lu.

Cependant, la déréglementation au Canada ne remonte pas à dix ans et, comme je l'ai dit plus tôt au sénateur Spivak en réponse à sa question, nous avons délibérément prévu dans la loi une révision au bout de quatre ans, afin de nous permettre de faire le point sur les résultats obtenus et, éventuellement, d'envisager de modifier la loi.

**Le sénateur Davey:** Cette explication me satisfait et je vous en remercie. Cependant, la sécurité n'est pas seulement ce qui préoccupe les États-Unis, n'est-ce pas?

**M. Shortliffe:** Ce n'est pas tellement la sécurité qui les préoccupe. La sécurité concerne tous ceux d'entre nous qui tra-

[Text]

business worry about every day. However, I think the concern in the U.S.A., from what I have read, senator, has been with respect to the consolidation of airlines.

**Senator Davey:** Very well. I have some other questions but perhaps I can leave them for another time. Suffice it to say that I believe the Air Canada service has gone dramatically downhill since privatization and deregulation. I fly on Air Canada all the time and I think the service has deteriorated remarkably. On Air Canada, we are given *En Route* magazine which is surely not intended for real people. I take the point that this is not your problem, but I must say that when I pick up the current issue of *En Route*\*, I come to the conclusion that I live in a different world, and I think most Canadians do.

**The Chairman:** Just as a matter of curiosity, senator, what do you find offensive about the magazine?

**Senator Davey:** I find it offensive because it is glitzy, it is greedy and it is unpleasant. All in all, it is not aimed at real people, Mr. Chairman.

**The Chairman:** You should not have asked the question.

**Mr. Shortliffe:** If you had had me up here a year ago, it would have been a little different. I can only repeat that as far as I am concerned Air Canada is just another private-sector company and we treat them all alike.

**Senator Davey:** You have stated the problem there.

**Senator Atkins:** You did not mention the service from Markham.

**Senator Davey:** Don't get me started on Markham.

**Senator Spivak:** I believe it is your contention that public interest, economy, efficiency and privatization are one and the same. I do not accept that point of view because we have something called "regional development" in this country. Of all the hubs you mentioned, Winnipeg was not one. Winnipeg could very well be a hub, as it once was, for flights to Europe. If you leave the national transportation system strictly to the private sector, you will not be able to use the transportation industry for purposes of regional development. Therefore, I wonder whether I heard you correctly when you say that realistically the policy today is that the public interest is better served if all the decisions in the airline industry are made by private companies. You have repeated that comment several times in your remarks.

**Mr. Shortliffe:** First, I must say that I have never used the word "privatization".

**Senator Spivak:** It is understood.

**Mr. Shortliffe:** When I was asked about the philosophy behind the National Transportation Act, particularly as it relates to domestic air transportation—and I would like to stress "domestic air transportation"—I replied that there is a philosophy of allowing the marketplace to work. I have been attempting to describe to you our perception of what is occurring. I did not mean to suggest, because it is not the case, that things apply across the board to international policy as well.

[Traduction]

vaillons dans le secteur des transports mais, d'après les articles que j'ai lus, je crois que c'est surtout la consolidation des compagnies aériennes qui préoccupe les États-Unis.

**Le sénateur Davey:** Très bien. J'ai d'autres questions à poser, mais j'attendrai un autre moment. Je dirai simplement que la qualité du service d'Air Canada s'est beaucoup détériorée depuis la privatisation et la déréglementation. Je voyage toujours sur Air Canada et je trouve que le service s'est sensiblement dégradé. Sur les vols d'Air Canada, on distribue la revue *En route*, qui, de toute évidence, ne s'adresse pas à des personnes réelles. Je comprends que cela n'est pas votre problème, mais je dois dire qu'après lecture du dernier numéro de la revue *En route*, je suis arrivé à la conclusion que je vis dans un monde différent, ce qui est vrai je crois de la plupart des Canadiens.

**Le président:** Par curiosité, sénateur, que trouvez-vous à redire à cette revue?

**Le sénateur Davey:** Je la trouve choquante parce que c'est du tape à l'œil intéressé. Surtout, je trouve monsieur le président qu'elle ne s'adresse pas à des personnes réelles.

**Le président:** Vous n'auriez pas dû poser cette question.

**M. Shortliffe:** Si j'avais comparu devant votre Comité il y a un an, les choses auraient été différentes. Je ne puis que répéter qu'en ce qui me concerne, Air Canada est une compagnie privée parmi d'autres et nous la traitons comme telle.

**Le sénateur Davey:** Vous venez d'énoncer le problème.

**Le sénateur Atkins:** Vous n'avez pas parlé du service offert au départ de Markham.

**Le sénateur Davey:** Ne me parlez pas de Markham.

**Le sénateur Spivak:** Si j'ai bien compris, pour vous, intérêt public, économie, efficacité et privatisation c'est la même chose. Je ne suis pas d'accord. Il existe au Canada quelque chose qui s'appelle «le développement régional». Parmi tous les centres que vous avez cités, vous avez omis Winnipeg. Winnipeg pourrait très bien redevenir, comme par le passé, un centre pour les vols à destination de l'Europe. Si vous remettez l'ensemble du système national de transport aux mains du secteur privé, vous ne pourrez plus recourir à l'industrie des transports pour le développement régional. Par conséquent, je me demande si je vous ai bien entendu. Avez-vous vraiment dit que l'intérêt public est mieux servi aujourd'hui en vertu de la politique actuelle, c'est-à-dire si toutes les décisions relatives au secteur aérien sont prises par des compagnies privées? Vous avez répété cela plusieurs fois dans vos remarques.

**M. Shortliffe:** Tout d'abord, je n'ai pas employé une seule fois le mot de «privatisation».

**Le sénateur Spivak:** C'est sous-entendu.

**M. Shortliffe:** On m'a interrogé sur l'esprit de la nouvelle Loi nationale sur les transports, et en particulier en ce qui concerne les transports aériens nationaux. Je dis bien «transports aériens nationaux». J'ai répondu que l'esprit de la loi consistait à permettre aux forces du marché de jouer. J'ai tenté de vous décrire notre perception de la situation. Loin de moi l'idée de suggérer, ce qui n'est pas le cas, qu'il en est de même au niveau des politiques internationales. Le gouvernement participe acti-

[Text]

The government is still very much involved in international air policy. We negotiate bilateral agreements, and the whole question of access to various markets and various parts of the country is still very much a part of government-to-government negotiations. That has not changed under the new National Transportation Act.

**Senator Spivak:** You have brought me to the question about designated areas I wanted to ask. Have you come to any conclusions as to whether or not zones of regulation should be expanded to cover areas of Canada that do not benefit from such regulation? Perhaps you can answer that question in light of the issue I have raised.

**Mr. Shortliffe:** We have not come to a definitive view on this question. Again, it has been only 18 months since the new Act was promulgated. It is a subject to which we attach importance and which we keep under active review. After monitoring the situation for 18 months, we have not run into particular problems that would cause us to intervene in the designated areas. We wondered as we got into this area whether or not we would have to intervene, but, so far, we have not had to intervene.

I should also make the point that even in the designated areas the exit of service is relatively easy, whereas the entry of service is still more regulated. Let us say we expanded the designated area to include an area like Stephenville. It is my understanding that Air Canada still could withdraw its jet service. So we regulate more only in the area of entry.

As to your question on whether we have come to a definitive view on expanding the designated area, no, we have not, and it would be premature for us to do so at this stage. I would add that the review called for under the Act on the operation of the Act itself is designed to take into account such questions as impact on the regions.

**Senator Spivak:** So it is not true to say you have deregulated the industry. There are still all kinds of regulations. What you have done is reduced the regulations.

**Mr. Shortliffe:** That is correct.

**Senator Spivak:** For example, had you not interfered at Pearson Airport by limiting the flights to 70 per day, it would have been pretty serious. In other words, you retain under the Act powers of regulation that have not been limited. Are there limitations to those powers in areas other than designated areas? After all, economy, efficiency and privatization work very well if the government continues to legislate in the public interest. The public interest is very different from that of corporations which exist for profit, as well it should be.

**Mr. Shortliffe:** The phrase Transport Canada uses is not "deregulation" but "economic regulatory reform." It refers to a lessening of economic regulation. Of course, we still have the potential, as it was built into the legislation passed by the Senate and the House of Commons, to act in the interests of the public.

[Traduction]

vement à l'élaboration des politiques sur les transports aériens internationaux. Nous négocions des ententes bilatérales et toute la question de l'accès aux marchés et aux différentes régions du pays continue de faire l'objet de négociations intergouvernementales. La nouvelle Loi nationale sur les transports n'a rien changé à cela.

**Le sénateur Spivak:** Cela m'amène à la question que je voulais vous poser à propos des zones désignées. En êtes-vous arrivés à une conclusion quant à l'opportunité d'étendre la réglementation aux zones du Canada qui y échappent? Vous pourriez peut-être répondre à cette question à la lumière du problème que j'ai évoqué.

**M. Shortliffe:** Nous n'en sommes pas arrivés à une conclusion définitive là-dessus. Je répète qu'il n'y a que 18 mois que la nouvelle loi a été promulguée. C'est un dossier auquel nous attachons beaucoup d'importance et que nous suivons activement. Depuis 18 mois que nous surveillons la situation, nous ne nous sommes pas heurtés à des problèmes justifiant notre intervention dans les régions désignées. Nous nous demandions si nous serions appelés à intervenir, mais cela n'a pas été le cas jusqu'à présent.

J'en profite pour souligner que même dans les zones désignées, il est relativement facile de retirer un service, alors que l'offre de nouveaux services est encore beaucoup plus réglementée. Disons que nous avons élargi les zones réglementées afin d'y englober une région comme Stephenville. Je crois savoir qu'Air Canada peut toujours supprimer son service d'avions à réaction. La réglementation s'applique davantage au niveau de l'offre de nouveaux services.

Vous voulez savoir si nous en sommes arrivés à une conclusion définitive sur l'opportunité d'élargir les zones désignées. La réponse est non, car il serait prématuré pour nous de le faire. J'ajouterai que la révision prévue par la loi relativement aux modalités d'application de la loi vise précisément des questions comme celle de l'impact de cette loi sur les régions.

**Le sénateur Spivak:** Il est donc faux de dire que vous avez déréglé ce secteur. Il existe encore toutes sortes de réglementations. Vous n'avez fait que réduire leur nombre.

**M. Shortliffe:** C'est exact.

**Le sénateur Spivak:** Par exemple, si vous n'étiez pas intervenus en limitant le nombre de vols dans l'aéroport Pearson à 70 par jour, la situation aurait dégénéré. En d'autres termes, cette loi vous confère des pouvoirs de réglementation qui ne sont pas limités. Existe-t-il des limites à ces pouvoirs pour des régions autres que les zones désignées? Après tout, l'économie, l'efficacité et la privatisation sont des concepts qui marchent à condition que le gouvernement continue à légiférer dans l'intérêt public. L'intérêt public est très différent de celui des entreprises qui ont pour seul objectif la recherche du profit.

**M. Shortliffe:** Transports Canada ne parle pas de «déréglementation», mais plutôt de «réforme de la réglementation économique». L'objectif recherché consiste à relâcher la réglementation économique. Cependant, conformément à la loi adoptée par le Sénat et la Chambre des communes, nous avons toujours la possibilité d'agir dans l'intérêt public.

[Text]

**Senator Spivak:** So this Act is no more limiting than the old Act. It is just that with this Act the circumstances are different. What are the limitations?

**Mr. Shortliffe:** This Act is more limiting. For example, if you become licensed as an air carrier in Southern Canada and you meet the insurance requirements, you can operate wherever you want to operate. Under the old system that was not the case. Entry was more restricted.

**Senator Spivak:** Are you saying that as a result of this Act the Government of Canada does not have the powers to legislate in the interests of safety, regional development or whatever but would have to legislate in such areas under, for example, peace, order and good government?

**Mr. Shortliffe:** There has been no diminution of the responsibility of the government on the issue of safety.

**Senator Spivak:** In years gone by the national transportation policy had the goal of making Canada a country. What are the limitations in terms of broad philosophy?

**Mr. Shortliffe:** The National Transportation Act deals only with the economic questions of transportation. Safety and other powers are vested in a host of other acts, such as the Aeronautics Act and the Railway Safety Act. The National Transportation Act addresses the economic aspects of the transportation system.

**Senator Davey:** What was the phrase you used instead of "deregulation?"

**Mr. Shortliffe:** Economic regulatory reform.

**Senator Davey:** You have said that you do not use the word "privatization." What phrase do you use for that word? I am not trying to be smart here.

**Mr. Shortliffe:** Functioning of the marketplace.

**The Chairman:** It should also be added that under the old licensing procedure there was the term "public convenience and necessity." That term has been eliminated for purposes of licensing. So if the phrase "public convenience and necessity" is hanging some of you up, that phrase is no longer applicable to one seeking a permit or licence. Obviously, safety is applicable.

**Senator Stewart:** When the statute was being considered by this committee just over two years ago, as I am sure you, yourself, will remember, Mr. Chairman, some of us questioned the philosophy behind the bill which was to bring about economic regulatory reform. We are told today that the philosophy of the government, as embodied in the Act, is that the marketplace shall be allowed to work in civil aviation. In other words, the competitive forces are to operate.

Some of us raised a particular question. We did not challenge the notion of a competitive market since a competitive market is a good thing, but we questioned whether the kind of situation that prevails in major airlines in Canada is, indeed, a market. A few moments ago the Deputy Minister made refer-

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** Cette nouvelle loi n'est donc pas plus restrictive que l'ancienne. Ce sont uniquement les circonstances qui diffèrent. Quelles sont les restrictions?

**M. Shortliffe:** La présente loi est plus restrictive. Par exemple, si vous obtenez une licence de transporteur aérien dans le sud du Canada et si vous répondez aux exigences relatives aux assurances, vous pouvez opérer où vous voulez. Cela n'était pas possible en vertu de l'ancien système. L'entrée était beaucoup plus restreinte.

**Le sénateur Spivak:** Voulez-vous dire qu'en vertu de cette loi le gouvernement du Canada n'a plus le pouvoir de légiférer dans l'intérêt de la sécurité, du développement régional, etc., mais peut continuer à le faire pour tout ce qui touche par exemple à la paix, à l'ordre et au bon gouvernement?

**M. Shortliffe:** Les responsabilités du gouvernement en fait de sécurité ne sont nullement diminuées.

**Le sénateur Spivak:** Autrefois, le but de la politique nationale sur les transports était de faire du Canada un pays. Quelles sont les limites qu'impose l'esprit de la loi, d'une façon générale?

**M. Shortliffe:** La Loi nationale sur les transports ne s'applique qu'aux aspects économiques du secteur des transports. Les pouvoirs du gouvernement en matière de sécurité, entre autres, sont définis dans bon nombre d'autres lois et, notamment, la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur l'aéronautique. La Loi nationale sur les transports porte sur les aspects économiques du système de transport.

**Le sénateur Davey:** Quelle est l'expression que vous avez employée au lieu de «déréglementation»?

**M. Shortliffe:** Réforme de la réglementation économique.

**Le sénateur Davey:** Vous avez dit que vous n'aviez pas parlé de «privatisation». Quel mot avez-vous utilisé? Ne croyez pas que j'essaie de faire de l'esprit.

**M. Shortliffe:** J'ai parlé du jeu des forces du marché.

**Le président:** Ajoutons qu'aux termes de l'ancienne procédure d'octroi de licences, il était question de la «nécessité et de la commodité du public». Cette expression a été supprimée dans la procédure d'octroi de licences. Si cette expression vous embarrasse, dites-vous bien qu'elle ne s'applique plus à quelqu'un qui demande un permis ou une licence. Par contre, le terme de sécurité a été maintenu.

**Le sénateur Stewart:** Lorsque ce Comité a été saisi de cette loi il y a un peu plus de deux ans, vous vous souviendrez certainement, monsieur le président, que plusieurs d'entre nous avons posé des questions sur l'esprit de ce projet de loi qui devait entraîner la réforme de la réglementation économique. On nous dit aujourd'hui que l'intention du gouvernement, aux termes de la loi, est de laisser libre cours aux forces du marché dans le domaine de l'aviation civile. En d'autres termes, de laisser opérer les forces de la concurrence.

Certains d'entre nous ont posé une question précise. Ce n'est pas la notion de marché compétitif que nous contestons dans la mesure où cela est une bonne chose. Mais nous nous demandons plutôt si l'on peut parler de marché à propos de la situation que connaissent à l'heure actuelle les principales compa-

[Text]

ence to "both" major airlines. When I was in Economics 100 that was described as a duopoly and professors used to get red in the face, stomp their feet and say, "A duopoly is even worse than a monopoly because you cannot fix responsibility."

Given the fact that we have a duopolistic situation insofar as our major airlines are concerned, can you really expect competition or a "market" to use your word, to work? What is the experience? Are we moving towards the kind of situation which used to exist between the CNR and the CPR, let us say, running between Quebec City and Toronto, where there was a kind of courtesy between the two allegedly competing lines. One might suggest to the other: "Don't you put on fancy, new carriages because we will have to do that," and "If you put on better meal service we will have to do that." "It does not benefit either of us, so let us be good fellows." The result, of course, we know, was that passenger rail service deteriorated in the country.

I seriously question whether you can talk meaningfully about competition in what you have described as a classic duopolistic situation. Are you still convinced that you have the empiric evidence that market forces will operate now that Wardair, which was, of course, the nasty player, has gone?

**Mr. Shortliffe:** In response to the question: Have I got any evidence to convince me at this stage that it is not working? I have to tell you, no, I do not.

I would accept the question you are posing as one that is going to require a very hard look when the full scale review of the operations of the Act are conducted—assuming that the timetable stays the same—after four years.

Although, I spoke of the two major airlines I also spoke earlier of another phenomenon that has taken place when I was describing the hub and spoke. You can look back on the pre-1986 system and speak of, for example, regional monopolies in this country. What we perceive as happening at the moment is much more competition in terms of the regional carriers going head to head and even new entrants coming into the scene. I am sure you saw the same announcement I saw the other day indicating that one of the major regional carriers is divesting itself of its connection with Canadian Airlines, saying that it is going to operate on its own which, again, under the Act it can do because it is a licenced air carrier in this country and it is operating in southern Canada.

To be as frank with you in reply as I can, the question you are raising is one that I am sure will merit examination, but it is too soon to comment definitively one way or the other.

**Senator Stewart:** I know that the Deputy Minister did not mean to bring in a red herring, when he talked about what is happening in terms of regional carriers and I can well understand why, with limited aspirations, regional carriers might increase in certain parts of the country but, coming from

[Traduction]

gnies aériennes du Canada. Il y a quelques instants, le sous-ministre a fait allusion aux deux «principales compagnies aériennes». Dans mon cours d'introduction à l'économie, j'ai appris que l'on appelait cela un duopole. Je revois nos professeurs s'énervant, piétinant et nous dire: «Un duopole c'est pire qu'un monopole, dans la mesure où l'on ne peut pas assigner de responsabilité».

Étant donné que nos principales compagnies aériennes se trouvent dans une situation de duopole, pensez-vous vraiment que la concurrence ou que «les forces du marché», comme vous dites, peuvent fonctionner? Quelle expérience avons-nous de cela? Allons-nous connaître une situation comme celle des chemins de fer du CN et du CP entre Québec et Toronto, par exemple, ces deux compagnies se faisant des politesses pour ces deux lignes prétendument concurrentes, l'une disant à l'autre: «N'installez pas de nouveaux wagons perfectionnés car nous serons obligés d'en faire autant» ou «Si vous améliorez votre service de repas, nous devons en faire autant. Aucun d'entre nous n'a intérêt à cela, agissons donc en bonne intelligence». Le résultat obtenu étant, bien sûr, celui que l'on sait, à savoir la détérioration des services de trains de passagers.

Je me demande sérieusement si l'on peut réellement parler de concurrence dans une situation comme celle que vous décrivez, situation classique de duopole. D'après les preuves concrètes dont vous disposez, êtes-vous convaincus que les forces du marché vont opérer maintenant que Wardair, le méchant, a disparu?

**M. Shortliffe:** Vous me demandez si j'ai à l'heure actuelle la preuve que ce système ne marche pas? Je dois vous dire que non.

Lorsque nous ferons un bilan complet des résultats de l'application de la loi dans quatre ans, en supposant que l'échéancier prévu pour ce bilan ne change pas, il faudra étudier avec le plus grand soin la question que vous posez.

Lorsque je vous ai décrit plus tôt le concept du moyen et des rayons de roue, je vous ai parlé des deux principales compagnies aériennes, mais aussi d'un autre phénomène qui s'est produit. On peut dire qu'il existait au Canada avant l'adoption de ce système en 1986, des monopoles régionaux. Nous avons l'impression d'assister davantage aujourd'hui à une augmentation de la concurrence entre les transporteurs régionaux, y compris les nouvelles compagnies qui arrivent sur le marché. Vous avez sans doute appris comme moi l'autre jour qu'un des principaux transporteurs régionaux rompait ses liens avec Canadian Airlines et décidait de faire cavalier seul, ce qui est possible en vertu de la nouvelle loi puisqu'il détient une licence d'exploitation dans ce pays et qu'il opère dans le sud du Canada.

Je serai franc avec vous: je suis certain que votre question mérite d'être étudiée, mais il est trop tôt pour prononcer un jugement définitif dans un sens ou dans l'autre.

**Le sénateur Stewart:** Je sais que le sous-ministre n'avait pas l'intention de noyer le poisson en nous parlant de la situation des transporteurs régionaux et je peux comprendre que même avec des ambitions limitées, les transporteurs régionaux puissent élargir leur part du marché dans certaines régions du pays. Mais venant de la région d'où je viens, je me soucie

[Text]

where I do, my concern is with the main-line routes. It is perhaps fair to say that it is a two-airline system.

**Mr. Shortliffe:** Essentially, yes.

**Senator Stewart:** Some things suggest to me that we are already getting that kind of symbiotic relationship between two alleged competitors. Perhaps that is not fair. There are two competitors. I can fly out of Halifax, let us say, on Air Canada and I can see the Canadian aircraft just ahead. It is almost as if Air Canada had dropped its 767s to use smaller aircraft. Canadian is taking off at virtually the same time. This would result in, presumably, almost twice as much runway traffic. I do not know what the pollution factor would be but, in a sense, two aircraft would be tracking each other through the heavens where, formerly, there was one. Is there enough competition in that situation? Presumably there is some to pay for what is duplication with smaller aircraft.

**Mr. Shortliffe:** These are questions that, in one sense, you undoubtedly are going to want to pursue with the airlines themselves. All I can say to you is that they are telling us how much money they are losing on a competitive basis these days. I am not now addressing the regional carriers.

**Senator Stewart:** Is the point I now raise one which is of any concern to the Minister of Transport as his department monitors air services in Canada?

**Mr. Shortliffe:** The answer to that is, yes.

**Senator Cochrane:** My question relates to the one asked by Senator Atkins to do with the hub and the spoke of the regions. You say that Transport Canada is less intensive in its review of cargo, is that correct?

**Mr. Shortliffe:** Yes.

**Senator Cochrane:** I shall quote some figures which have been prepared by our committee. I did not want to be specific but, in this area, I have to be. In Stephenville in the past, there were 36,740 cubic feet of cargo baggage capacity. At the present time there is 20,400. That is a decrease of 16,340 cubic feet of cargo baggage capacity. Now, in the philosophy of Transport Canada, you say that Transport Canada will intervene if there is an impact upon the regions. I am hoping that means a negative impact upon the businesses there that will be created as a result of less cargo capacity for the region, because for a lot of businesses in the smaller regions, their only livelihood is their ability to ship out the products, and you cannot do that if you do not have the cargo capacity. This is what is happening with the smaller aircraft; we do not have that capacity. I should like to have some reaction on that, sir, if you please.

**Mr. Shortliffe:** I am not quite sure what you are asking me, senator, but perhaps I can react by saying first that, yes, I agree with you that if you move to smaller aircraft, your cargo capacity decreases. A question that has to be asked—and you

[Traduction]

d'avantage des lignes principales. Il vaudrait peut-être mieux parler d'un système comportant deux compagnies aériennes.

**M. Shortliffe:** C'est cela, en gros.

**Le sénateur Stewart:** Certains signes me permettent de penser qu'il existe déjà une relation de symbiose entre ces deux concurrents supposés. Ce n'est peut-être pas juste. Il s'agit de deux concurrents. Quand je prends le vol d'Air Canada à Halifax, par exemple, l'avion de Canadian Airlines se trouve juste devant. C'est un peu comme si Air Canada avait renoncé à ses 767 pour des aéronefs plus petits. L'avion de Canadian Airlines décolle pratiquement en même temps. Je suppose que cela fait deux fois plus de circulation. Je ne sais pas quel est le facteur de pollution, mais, d'une certaine façon, il y a aujourd'hui deux avions qui se suivent dans le ciel alors que, jusque là, il n'y en avait qu'un. Dans ce genre de situation, la concurrence est-elle suffisamment forte? On peut supposer qu'elle existe, sinon il n'y aurait pas deux vols, dont l'un avec un aéronef plus petit.

**M. Shortliffe:** Ce sont incontestablement des questions que vous devez poser aux représentants des compagnies aériennes. Tout ce que je puis vous dire c'est qu'ils se plaignent de l'argent qu'ils perdent dans une situation de concurrence. Je ne parle pas des transporteurs régionaux.

**Le sénateur Stewart:** La question que j'ai soulevée préoccupe-t-elle le ministre des Transports et des Communications dans la mesure où son ministère est chargé de surveiller les services aériens au Canada?

**M. Shortliffe:** La réponse est oui.

**Le sénateur Cochrane:** J'aimerais poser une question liée à celle du sénateur Atkins à propos du concept du moyeu et des rayons de roue dans les régions. Vous dites que Transports Canada s'occupe beaucoup moins du transport des marchandises, n'est-ce pas?

**M. Shortliffe:** Oui.

**Le sénateur Cochrane:** Je voudrais citer certains chiffres qui ont été recueillis par notre Comité. Je ne voulais pas être trop précis, mais dans ce domaine, j'y suis obligé. Il existait par le passé à Stephenville une capacité de transport de marchandises de 36 740 pieds cubes. À l'heure actuelle ce chiffre est de 20 400. Cela représente une diminution de 16 340 pieds cubes de la capacité de transport des marchandises. À propos des intentions de Transports Canada, vous dites que ce ministère interviendra si la loi se révèle avoir un impact négatif sur les régions. Si les capacités de transport de marchandises diminuaient dans la région, je suppose que cela aura un impact négatif pour les entreprises locales. En effet, dans les régions de moindre importance, un grand nombre d'entreprises ne survivent que si elles ont la capacité d'expédier leurs produits, ce qui n'est pas possible sans la capacité nécessaire de transport de marchandises. Or, c'est le problème des petits aéronefs: ils n'ont pas cette capacité. Je voudrais savoir ce que vous pensez de cela, monsieur.

**M. Shortliffe:** Je ne suis pas très sûr de comprendre ce que vous me demandez, sénateur, mais je dirais tout d'abord que, effectivement, si on opte pour de petits aéronefs, la capacité de transport de marchandises diminue. La question qu'il faut se

[Text]

and your colleagues may well want to pursue this as you look at this aspect of the situation—is: Are there alternative modes of transport to move cargo other than air? Is cargo moving by alternative modes of transport? In fact, my perception, if you will, is that, at Stephenville, there are alternative ways to move cargo.

**Senator Cochrane:** What alternative measures do you have in mind, Mr. Deputy Minister?

**Mr. Shortliffe:** It is not what I have in mind.

**Senator Cochrane:** Sorry, what do you know?

**Mr. Shortliffe:** I am posing the question: If the cargo is there and the capacity to move it by air is not there, is cargo moving by another means?

**Senator Cochrane:** I am sure that you are as aware as I am, sir, that there comes a necessity of time. For example, if an industry such as a large paper mill within that region needs a particular part immediately in order to operate, it is not feasible to wait for a truck to go to Port aux Basques and have it sent over by boat and then picked up from Sydney and then on from there. I do not have to tell you about the efficiency of air transport when the air cargo capacity is there. It is certainly a more efficient and quicker way. We are in the marketing business today and I think the purpose of any marketing business is to be efficient and as quick as possible in getting things to the market.

**Mr. Shortliffe:** I would not quarrel with that, senator.

**Senator Cochrane:** But we do not have the capacity now. We are short, as our figures show, 16,340 cubic feet of cargo capacity. That is a large amount, and I was wondering if Transport Canada would be considering something like that in regard to the impact that the lack of cargo capacity will have upon the region?

**Mr. Shortliffe:** Well, senator, I am not sure we would agree with you that there is a lack of cargo capacity in western Newfoundland.

**Senator Bonnell:** Then come with us.

**Mr. Shortliffe:** Stephenville is not the only airport in Newfoundland.

**Senator Cochrane:** I am certainly aware of that; I live there. However, at the same time, I say to you that there is not enough cargo capacity there. I guess our figures are not being compatible here. You could show us your figures.

**The Chairman:** Senator Cochrane, believe me, that is going to be on our agenda for the two days in Stephenville. With all of the facts that you have there, I just ask you to direct your questions to the type of excellent questions asked by Senator Stewart a moment ago.

**Senator Atkins:** I have just one question. Now that they have moved from jet to conventional, and since I gather there is no requirement to provide jet service in Stephenville, does this mean that Transport Canada is cutting back its budget for maintenance and for maintaining the operation at Stephenville?

[Traduction]

poser—et vous-même et vos confrères pourront peut-être le faire—est la suivante: existe-t-il d'autres moyens que l'avion pour le transport des marchandises? Ces moyens sont-ils utilisés pour le transport des marchandises? J'ai l'impression qu'à Stephenville, il existe d'autres moyens de transporter les marchandises que l'avion.

**Le sénateur Cochrane:** À quelle autre mesure pensez-vous, monsieur le sous-ministre?

**M. Shortliffe:** Ce n'est pas à cela que je pense.

**Le sénateur Cochrane:** Excusez-moi, mais qu'en savez-vous?

**M. Shortliffe:** Ma question est la suivante: si les marchandises sont là et si la capacité de transport aérien n'y est plus, ces marchandises sont-elles transportées par un autre moyen?

**Le sénateur Cochrane:** Vous savez sans doute comme moi, monsieur, qu'il existe des situations d'urgence. Par exemple, si une grosse usine de papier de la région a besoin immédiatement d'une certaine pièce pour poursuivre ses opérations elle ne pourra pas attendre que cette pièce soit envoyée par camion jusqu'à Port-aux-Basques, puis par bateau, puis à nouveau par camion à partir de Sydney. Je n'ai pas à vous convaincre de l'efficacité du transport aérien pour les marchandises lorsque la capacité voulue existe. Le transport aérien est beaucoup plus efficace et rapide. Nous sommes assujettis aux lois du marché et l'objectif de n'importe quelle entreprise consiste à faire parvenir ses produits sur le marché le plus efficacement et le plus rapidement possible.

**M. Shortliffe:** Je ne vous dis pas le contraire, sénateur.

**Le sénateur Cochrane:** Or nous n'avons plus cette capacité. D'après nos chiffres, il nous manque une capacité de transport de marchandises de 16 340 pieds cubes. Cela fait beaucoup et je me demande si Transports Canada envisage d'étudier l'impact de ce manque de capacité pour la région?

**M. Shortliffe:** Eh bien, sénateur, je ne suis pas sûr que nous soyons d'accord avec vous pour dire qu'il existe un manque de capacité de transport des marchandises dans la partie occidentale de Terre-Neuve.

**Le sénateur Bonnell:** Venez avec nous.

**M. Shortliffe:** Stephenville n'est pas le seul aéroport de Terre-Neuve.

**Le sénateur Cochrane:** Je le sais, j'y habite. Et je vous dis que la capacité de transport de marchandises à Stephenville est insuffisante. Nos chiffres ne semblent pas concorder. Vous pourriez peut-être nous donner les vôtres.

**Le président:** Sénateur Cochrane, croyez-moi, vous entendrez parler de cela pendant les deux jours que nous passerons à Stephenville. Le sénateur Stewart a soulevé une excellente question il y a un moment et je vous encourage à en faire autant sur la base des faits qui nous ont été exposés.

**Le sénateur Atkins:** J'ai une question à poser. Étant donné que l'on est revenu des avions à réaction aux avions classiques et étant donné que je crois comprendre qu'il n'existe aucune obligation pour les compagnies aériennes d'assurer un service d'avions à réaction jusqu'à Stephenville, cela signifie-t-il que

[Text]

**Mr. Shortliffe:** No, sir. We are not cutting back on our budgets vis-à-vis Stephenville. In fact, in some areas, we are even planning to enhance our investments in Stephenville, but there is no cut-back.

**Senator Atkins:** I think that is important to know down there. Thank you.

**Senator Graham:** I want to ask a question related to safety. The deputy minister had mentioned earlier in his testimony that the pressures at Pearson would be alleviated by the completion of terminal three.

**Mr. Shortliffe:** That is one of the measures. What I was saying, sir, is that we have several measures under way to alleviate congestion at Pearson International.

**Senator Graham:** My question is: When will terminal three be open?

**Mr. Shortliffe:** About this time next year, sir.

**Senator Graham:** I have had occasion to fly into Pearson International—and I make specific reference to terminal one. Three or four times in the last few months, and I want to say to you that I thought the situation, in terms of the number of people present in the terminal, on both the arrivals and departures levels, was scary and alarming—perhaps terrifying is not too extravagant a word. I say this because you could see older citizens and young mothers with babies struggling to find some place where they could even get a breath of air, let alone move about. I personally was so alarmed on those occasions that I made my way as quickly as I possibly could underground to terminal two in order to get my transportation into the city. I am wondering, Mr. Deputy Minister, if you and your officials have been cognizant of that situation? If I were responsible for the airport, I would have done something about it, and I am wondering if you had any representations whatsoever in that respect?

**Mr. Shortliffe:** Senator, we are very cognizant of the problems at terminal one. It was designed some 25 years ago now with a capacity for handling three million passengers per year. At the present time, we are putting 10 million passengers per year through that terminal. We are very cognizant of the congestion problems. My staff have special duty managers deployed in the terminal to assist people. We have information people available in the terminal. However, we have a real congestion problem and our intention is that, as soon as terminal three is open, we are essentially going to close down a good deal of terminal one, refurbish it and get it back to a manageable situation. We are very cognizant of the problems in terminal one and, I might add, the growing problems in terminal two as well. That is a function of the phenomenal growth that has been taking place. We are putting more than 20 million passengers per year through Pearson International, 10 million of them through terminal one. It has to stop and we are going to stop it. We will have terminal three open in less than 12 months.

[Traduction]

Transports Canada va réduire son budget d'exploitation et d'entretien de l'aéroport de Stephenville?

**M. Shortliffe:** Non, monsieur. Il n'est pas question de réduire le budget d'exploitation de l'aéroport de Stephenville. En fait, à certains égards, nous avons même l'intention d'y augmenter nos investissements. Il n'y a pas de réduction budgétaire.

**Le sénateur Atkins:** Il est important que les gens de là-bas le sachent. Merci.

**Le sénateur Graham:** J'aimerais poser une question sur la sécurité. Le sous-ministre a indiqué que l'ouverture de l'aérogare III de l'aéroport Pearson allait améliorer la situation.

**M. Shortliffe:** C'est là l'une des mesures. Je vous ai dit que nous avons adopté plusieurs mesures afin de réduire le problème des encombrements à l'aéroport international Pearson.

**Le sénateur Graham:** Ma question est donc la suivante: quand l'aérogare III sera-t-il ouvert?

**M. Shortliffe:** À peu près à la même époque, l'an prochain.

**Le sénateur Graham:** Au cours des quelques derniers mois, je suis passé trois ou quatre fois par l'aéroport international Pearson, et en particulier par l'aérogare I, et je voudrais vous dire que j'ai été effrayé, alarmé et même terrifié—le mot n'est pas trop fort—par la foule de personnes présentes dans cet aérogare aux niveaux des départs comme des arrivées. J'ai même vu des personnes âgées et des mères avec leurs enfants se battre pour pouvoir respirer, et, à plus forte raison, pour pouvoir se déplacer. J'étais tellement affolé moi-même que je me suis rendu le plus rapidement possible à l'aérogare II en empruntant le souterrain, pour ensuite me rendre au centre-ville. Monsieur le sous-ministre, vous-même et vos fonctionnaires sont-ils conscients de cette situation? Si j'étais responsable de l'aéroport, je ferais quelque chose et je voudrais savoir si des démarches ont été faites auprès de votre ministère à cet égard?

**M. Shortliffe:** Sénateur, nous sommes très conscients de la situation de l'aérogare I. Cet aérogare a été conçu il y a environ 25 ans pour une capacité d'environ trois millions de passagers par an. À l'heure actuelle, dix millions de passagers par an l'empruntent. Nous sommes très conscients des problèmes d'encombrement. Mes fonctionnaires ont mis en place des personnes chargées d'aider les passagers dans cet aérogare. On trouve également des membres du personnel du ministère dans les kiosques d'information. Cependant, il existe effectivement un problème réel d'encombrement et dès que l'aérogare III sera ouvert, nous avons l'intention de fermer une section importante de l'aérogare I, pour le rénover et pouvoir reprendre la situation en main. Nous sommes très conscients des problèmes de l'aérogare I, tout comme des problèmes croissants de l'aérogare II, d'ailleurs. Ces problèmes résultent de la croissance phénoménale du trafic. Plus de 20 millions de passagers par an empruntent l'aéroport international Pearson, et 10 millions d'entre eux passent par l'aérogare I. Cette situation doit cesser et nous y veillons. L'aérogare III ouvrira dans moins de 12 mois.

[Text]

**Senator Graham:** I appreciate that you have people monitoring the situation.

**Mr. Shortliffe:** Not only monitoring it, but managing it as best we can.

**Senator Graham:** I appreciate that. I just wondered if any of the people you have monitoring the situation in the airport have given you any descriptions of the situation such as I related earlier?

**Mr. Shortliffe:** Yes, sir, they have.

**Senator Graham:** Can I ask, with all respect, what was done about those situations, which are so prevalent and frequent?

**Mr. Shortliffe:** May I just say that we are in constant discussion with carriers with a view to alleviating the situation? What you are describing, senator, is really a phenomenon known as "everybody comes at once", and we are in pretty constant discussion with the carriers to alleviate that reality to the degree that we can. The fact of the matter is, senator, until we are able to get Terminal 3 up and running, that is going to be a busy, congested terminal.

**Senator Graham:** But it should not be dangerous. I am talking really about the number of flights that come in and the number of passengers that get off the plane and those going out. There are busy periods of the day: in the early morning and in the late afternoon or evening. If you have the authority, I guess—

**Mr. Shortliffe:** Well, senator, if I may share with you, I then get complaints from another direction. It is not unusual to fly into Pearson International Airport and be going to Terminal 1 and, quite frankly, to sit on the tarmac from 50 minutes to 70 minutes until we let the airplane even enter the terminal so the passengers can begin to disembark. I might add, sir, every time we do that I get complaints from completely different directions. We do do it. Hopefully we are managing the situation as best we can.

**Senator Graham:** I appreciate what the Deputy Minister is saying and the measures they are taking to alleviate the situation to ensure the safety of all travelling passengers. The point I want to make is if this happens on the kind of regular basis with have witnessed this kind of situation, I would think that your officials would recommend to you, and indeed to the minister and the government, that the number of flights that have to be unloaded at Terminal 1 be cut back.

**Mr. Shortliffe:** Well, senator, we have put a cap on Pearson International Airport. We have had this cap on Pearson International Airport since last December. That cap is down to 70 movements per hour which is far below the rated capacity of the airport, and, I might tell you more than 35 to 40 movements per hour less than current demand on the airport. We have moved to do that. We are restricting the number of flights that get in there and get out of there every hour of the peak periods of the day. My managers are fully authorized, if they feel there is a danger to people, to take appropriate action and they do so. But when you say not allow flights into Terminal 1, you are really saying not allow flights.

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Je suis heureux que vous contrôliez la situation.

**M. Shortliffe:** Nous ne faisons pas que la contrôler, nous la gérons au mieux de nos capacités.

**Le sénateur Graham:** Je vous en félicite. Je me demandais si les personnes que vous avez chargées de contrôler la situation dans cet aéroport vous ont décrit des situations comme celle que je vous ai exposée?

**M. Shortliffe:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Graham:** Me permettez-vous de vous demander ce qui a été fait, étant donné que ce genre de situation est très fréquent?

**M. Shortliffe:** Sachez que nous sommes en pourparlers constants avec les transporteurs afin d'améliorer les choses. Le phénomène que vous décrivez est dû au fait que «tout le monde arrive en même temps». Nous sommes pratiquement constamment en pourparlers avec les transporteurs pour améliorer la situation, dans toute la mesure du possible. En réalité, sénateur, nous aurons des problèmes d'encombrement tant que l'aérogare III ne sera pas ouvert et en service.

**Le sénateur Graham:** Il ne faudrait pas que la situation devienne dangereuse. Je pense en particulier au nombre d'avions qui atterrissent et au nombre de passagers qui embarquent ou débarquent. Les périodes les plus occupées sont tôt le matin et en fin d'après-midi ou dans la soirée. Si vous avez le pouvoir de...

**M. Shortliffe:** Mais alors je reçois des plaintes d'un autre côté. Il n'est pas rare qu'un avion soit obligé d'attendre de 50 à 70 minutes avant d'être autorisé à se diriger vers l'aérogare I de façon à ce que les passagers puissent débarquer. Là aussi, nous recevons chaque fois des plaintes de personnes très différentes. Nous faisons ce que vous préconisez. Soyez assuré que nous gérons la situation au mieux de nos capacités.

**Le sénateur Graham:** Je suis heureux d'entendre ce que nous dit le sous-ministre à propos des mesures prises pour améliorer la situation et assurer la sécurité de tous les voyageurs. Si la situation que j'ai vécue se reproduit régulièrement, je me demandais si vos fonctionnaires ne pourraient pas recommander au ministre, au gouvernement et à vous-même de réduire le nombre des vols qui débarquent leurs passagers à l'aérogare I.

**M. Shortliffe:** Sénateur, nous avons imposé des restrictions au nombre des vols qui empruntent l'Aéroport international Pearson, et ce depuis décembre dernier. Le nombre de vols est limité à 70 par heure, ce qui est bien inférieur à la capacité de l'aéroport. Je puis vous assurer que par rapport à la demande actuelle, cela représente 35 ou 40 vols de moins par heure. Le nombre d'avions qui atterrissent et décollent a été réduit pendant chaque heure de la période de pointe. Si nos directeurs présents sur le terrain estiment qu'il existe un danger pour les passagers, ils sont pleinement autorisés à prendre les mesures qui s'imposent et ils le font. Mais je suppose que vous, vous voudriez que l'on supprime tous les vols qui empruntent l'aérogare I.

[Text]

**Senator Graham:** No, I am talking about restricting the numbers of flights into Terminal 1 so that you could ensure that everybody is able to move about with a positive degree of safety.

**Mr. Shortliffe:** We seek to do that, sir.

**The Chairman:** On your behalf, senators, I thank Mr. Shortliffe. We will carry on with our other two witnesses.

Ladies and gentlemen, our final two witnesses are from the National Transportation Agency. Mr. Claude Jacques, who is a graduate of Laval University and Assistant General Counsel for Legal Services, National Transportation Agency. His associate is Mr. Charles Coleman who is the Director of Domestic Operations in the NTA in the Market Entry and Analysis Branch.

Mr. Jacques, is there anybody else with you that you would like to introduce?

**Mr. Claude Jacques, Assistant General Counsel, Legal Services, National Transportation Agency:** No, Mr. Chairman, there is only the two of us.

**The Chairman:** Would you like to make an introductory statement?

**Mr. Jacques:** We would like to make a short briefing on the discontinuances or frequency reductions of domestic air services. We have prepared a short brief in French and English to distribute to the members, which explains basically how the provisions of the National Transportation Act of 1987 works as far as the discontinuances or frequency reductions of domestic air services is concerned.

**Senator Stewart:** On a point of order, Mr. Chairman, is it your proposal that this short brief be appended to the minutes of the proceedings of the day or is it going to be read into the record? It seems to me that it is a valuable document and one way or another it ought to be in our record.

**Mr. Jacques:** I had the intention of reading the English version into the record, if that is fine with you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, by all means, please proceed.

**Mr. Jacques:** Discontinuances or Frequency Reductions of Domestic Air Services.

You will note, Mr. Chairman, we have attached to the brief the relevant provisions of the NTA and also the Air Transportation Regulations, and the schedule that applies in those cases to the Air Transportation Regulations that I will be referring to in the brief.

Sections 76 to 78 of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) govern domestic service discontinuances or frequency reductions. (Extracts of these sections are attached)

Section 76 applies equally to all of Canada, whether the domestic service to be discontinued or reduced involves communities in northern Canada (the designated area) or communities in southern Canada.

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Non, je voudrais que l'on réduise le nombre de vols qui débarquent leurs passagers dans l'aérogare I, afin que tout le monde puisse se déplacer dans des conditions satisfaisantes de sécurité.

**M. Shortliffe:** C'est ce que nous cherchons à faire, monsieur.

**Le président:** Je voudrais remercier M. Shortliffe, en votre nom, sénateurs. Nous allons maintenant passer à nos deux autres témoins.

Mesdames et messieurs, nos deux derniers témoins viennent de l'Office national des transports. M. Claude Jacques, qui est diplômé de l'Université Laval, occupe le poste de conseiller général adjoint au Service du contentieux, Office national des transports. Il est accompagné par M. Charles Coleman, qui est directeur des services intérieurs de l'ONT, Direction générale de l'entrée sur le marché et l'analyse du marché.

Monsieur Jacques, avez-vous quelqu'un d'autre à nous présenter?

**M. Claude Jacques, conseiller général adjoint, Service du contentieux, Office national des transports:** Non, monsieur le président, il n'y a que nous deux.

**Le président:** Souhaitez-vous faire une déclaration préliminaire?

**M. Jacques:** Nous aimerions faire un bref exposé sur l'interruption ou la réduction de fréquence des services aériens intérieurs. Nous avons préparé à l'intention des députés un petit document en français et en anglais qui explique comment les dispositions de la Loi nationale sur les transports de 1987 fonctionnent, pour ce qui est de l'interruption ou de la réduction de fréquence de certains services aériens intérieurs.

**Le sénateur Stewart:** Je voudrais invoquer le Règlement, monsieur le président. Allez-vous proposer que ce petit document soit annexé au procès-verbal de nos délibérations d'aujourd'hui, ou bien va-t-on le lire pour qu'il soit versé au compte rendu? Il me semble qu'il s'agit d'un document précieux qui devrait apparaître dans le compte rendu de nos délibérations.

**M. Jacques:** J'avais l'intention de vous lire la version anglaise, aux fins du compte rendu, si vous êtes d'accord, monsieur le président.

**Le président:** Allez-y, je vous en prie.

**M. Jacques:** Interruption ou réduction de fréquence des services aériens intérieurs.

Vous remarquerez, monsieur le président, que nous avons annexé à ce document les dispositions pertinentes de la LNT, le Règlement relatif au transport aérien et l'annexe, qui s'applique dans ce cas au Règlement relatif au transport aérien auquel je ferai référence.

Les articles 76 à 78 de la Loi nationale de 1987 sur les transports portent sur l'abandon ou la réduction de fréquence de certains services. (On trouvera en annexe des extraits de ces articles).

L'article 76 s'applique également à l'ensemble du Canada, que les services intérieurs visés par un abandon ou une réduction concernent des localités du Nord du Canada (zone désignée) ou du Sud du Canada.

**[Text]**

Section 76 only applies where a domestic service has been provided to or from a point not less frequently than once a week during any period of six months or more.

Where a domestic service licensee proposes to discontinue a service or to reduce the frequency of a service to less than one flight a week, the licensee shall give notice of the proposal in prescribed form and manner to such persons as are prescribed.

The Air Transportation Regulations, made pursuant to subsection 102(1) of the NTA, 1987, prescribe the form and manner of notices of domestic services discontinuances or frequency reductions that are to be given and also state the persons who are to receive such notices.

The relevant parts of the Air Transportation Regulations are section 14 and Schedule III, extracts of which are attached.

Section 14 of the Air Transportation Regulations requires that a notice referred to in section 76 of the NTA, 1987 be given to: the Agency; the Minister of Transport Canada; and the minister for transportation in the province or territory where the area affected by the proposal is located.

Section 14 of the regulations also requires that a notice, pursuant to section 76 of the act, be given to holders of domestic licences operating in the area to be affected by the proposal and to persons resident in that area.

The form of the notice to be given to the agency, the federal Minister of Transport, other ministers for transportation, holders of domestic licences operating in the area to be affected by the proposal and to persons resident in that area is set out in Schedule III of the regulations.

The means by which notice is to be given to other air carriers and to residents in the area to be affected is by publication in newspapers with the largest circulation in the affected area in each official language.

A licensee proposing to discontinue or reduce a domestic service shall not implement the proposal until the expiration of 120 days after notice is given or until the expiration of such shorter period as may be prescribed or as the agency may, on application by the licensee, by order specify.

No shorter notice periods have been prescribed in the air transportation regulations.

Where the licensee applies to the agency to discontinue a service or to reduce a service to below one flight per week on less than 120 days advance notice, the agency, in deciding whether to exempt the licensee from the requirements of section 76, shall have regard to

- the adequacy of alternative modes to public transportation available at or in the vicinity of the point where service is to be discontinued or reduced;
- other means by which that point is or is likely to be served by air; and
- the particular circumstances of the licensee.

Section 77 of the NTA, 1987 enables the agency to consider taking remedial action against a licensee that fails to comply with section 76. The agency must receive a complaint in writ-

**[Traduction]**

L'article 76 ne s'applique que lorsqu'un service intérieur desservant un point est assuré au moins une fois par semaine perdant au moins six mois.

Le licencié qui se propose d'abandonner un service ou d'en réduire la fréquence à moins d'un vol hebdomadaire, est tenu d'en aviser, en la forme et selon les modalités réglementaires, les destinataires désignés par règlement.

Les Règlements prescrits à l'article 102(1) de la LNT de 1987 stipulent la forme et les modalités de signification de l'avis qui doit être donné sur l'abandon d'un service intérieur ou sur la réduction de sa fréquence, et énumèrent les destinataires de cet avis.

Les textes pertinents du Règlement sur les transports aériens sont les articles 14 et l'Annexe III, dont on trouvera ci-joint des extraits.

L'article 14 du Règlement sur les transports aériens exige que l'avis mentionné à l'article 76 de la LNT de 1987 soit signifié: à l'Office, au ministre des Transports du Canada et au ministre des Transports de la province ou du territoire touché par la proposition.

L'article 14 du Règlement exige également qu'un avis, conformément à l'article 76 de la loi, soit signifié aux détenteurs d'une licence intérieure et assurant un service dans la région touchée par la proposition ainsi qu'aux résidents de la région.

La forme de l'avis devant être signifié à l'Office, au ministre fédéral des Transports, aux autres ministres des Transports, aux détenteurs d'une licence domestique assurant un service dans la région touchée par la proposition et aux résidents de la région est prescrite à l'Annexe III du Règlement.

Les modalités par lesquelles l'avis doit être signifié aux autres transporteurs aériens et aux résidents de la région touchés sont par voie de publication dans le journal ayant le plus fort tirage dans la région touchée pour chaque langue officielle.

Un licencié qui se propose d'abandonner un service intérieur ou d'en réduire la fréquence ne peut donner suite à son projet avant l'expiration de cent vingt jours suivant la signification de l'avis ou du délai inférieur fixé par règlement ou, à sa demande, par directive de l'Office.

Le Règlement sur les transports aériens n'a fixé aucun délai inférieur.

Lorsqu'un licencié demande à l'Office d'abandonner un service ou d'en réduire la fréquence à moins d'un vol hebdomadaire avec un avis inférieur à cent vingt jours, l'Office, pour décider d'exempter le licencié des obligations prévues à l'article 76, tient compte

- de la suffisance des autres modes de transport en commun desservant le point en cause ou les environs de celui-ci,
- de l'existence ou de la probabilité d'autres liaisons aériennes en provenance ou à destination du point et
- de la situation particulière du licencié.

L'article 77 de la LNT de 1987 autorise l'Office à envisager de prendre des mesures à l'encontre du licencié qui ne se conforme pas à l'article 76. L'Office doit être saisi d'une plainte

[Text]

ing regarding non-compliance of section 76 before it can contemplate remedial action.

Should the agency find that a licensee has failed to comply with section 76 and that it is practicable in the circumstances for the licensee to comply with an order of the agency, the agency may direct the licensee to reinstate the service in respect of which the non-compliance occurred

- for such a period not exceeding 120 days after the date of the finding by the agency as the agency deems appropriate; and

- at a frequency of at least one flight per week or at such lesser frequency as the agency may specify.

Thank you, Mr. Chairman. Mr. Coleman and I are now able to answer questions.

**The Chairman:** Senator Stewart, could I also suggest that, in addition to whatever questions you have in your mind, you take us back to the beginning and ask Mr. Jacques when the notice was given to reflect exactly what is said in that brief, or will that throw you off your line of questioning?

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, let me go the way I intended to go and we will see how it turns out.

I have listened attentively to the presentation. The presentation seems to turn on section 76 of the National Transportation Act, 1987, which states:

76. Where a domestic service has been provided to or from a point not less frequently than once a week during any period of six months or more and the licensee for the service proposes

- (a) to discontinue the service, or

- (b) to reduce the frequency of the service to less than one flight per week,

the licensee shall give notice of the proposal in prescribed form and manner to such persons as are prescribed and shall not implement the proposal until the expiration of one hundred and twenty days after the notice is given or until the expiration of such shorter period as may be prescribed or as the Agency may, on application by the licensee, by order specify.

My question is this: Is the National Transportation Agency telling us by this presentation indirectly that the airline involved in the Stephenville situation has fulfilled all of the requirements of the law?

**Mr. Jacques:** Mr. Chairman, at the outset I must inform the standing committee that my instructions are very clear as to my function here. I am supposed to answer questions strictly

[Traduction]

formulée par écrit au sujet du non-respect de l'article 76 par un licencié avant d'envisager de prendre des mesures à son endroit.

Si l'Office constate que le licencié ne s'est pas conformé à l'article 76 et que, dans sa situation, il peut se conformer à une directive de l'Office, l'Office peut ordonner à celui-ci de rétablir le service pour la période,

d'au plus cent vingt jours suivant la date de son constat, qu'il estime indiquée, et

selon la fréquence minimale d'un vol hebdomadaire ou la fréquence inférieure qu'il peut fixer.

Merci, monsieur le président. M. Coleman et moi-même pouvons maintenant répondre à vos questions.

**Le président:** Sénateur Stewart, avant de passer aux questions que vous avez en tête, pourrais-je vous demander de reprendre au début et de demander à M. Jacques à quel moment l'avis a été donné. Cela nous permettrait de mettre en perspective le contenu de ce document. À moins que cela ne risque de vous faire perdre le fil de vos questions?

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, laissez-moi procéder comme j'en avais l'intention et nous verrons ce que cela donne.

J'ai attentivement écouté cet exposé, qui me semble précisément concerner l'Article 76 de la Loi nationale sur les transports de 1987, lequel stipule:

76. Le licencié qui se propose d'abandonner un service intérieur desservant un point et assuré au moins une fois par semaine pendant au moins six mois ou

d'en ramener la fréquence à moins d'un vol hebdomadaire

est tenu d'aviser, en la forme et selon les modalités réglementaires, les destinataires désignés par règlement. Il ne peut donner suite à son projet suite à l'expiration de cent vingt jours suivant la signification de l'avis ou du délai inférieur fixé par règlement, ou à sa demande, par directive de l'Office.

Ma question est la suivante: l'Office national des transports est-il en train de nous dire indirectement, par le truchement de cette communication, que la compagnie aérienne impliquée dans l'affaire Stephenville a satisfait à toutes les exigences de la loi?

**M. Jacques:** Monsieur le président, je dois dès le départ informer les membres de votre comité permanent que j'ai reçu des instructions très claires quant à ma raison d'être ici aujourd'hui. Je ne dois répondre qu'à des questions présentant

[Text]

on a general basis with respect to how the act works and not with respect to the specifics of the Stephenville matter.

I think that was put to you, Mr. Chairman, very specifically by the Chairman of the National Transportation Agency. Therefore, I am prepared to answer questions on a general basis.

**The Chairman:** The understanding with Mr. Nielsen—and he pointed this out; there was no question about this—is that it is not our mandate to scrutinize the agency's decision in the case of Air Canada's withdrawal. He was worried that there are some areas that might be *sub judice*. He made references to sections of the act, etcetera. He said that everything had been complied with respecting the sections of the act under which he operates. That is a general understanding.

Mr. Jacques is quite correct. Mr. Jacques, however, I put it to you that the question put by Senator Stewart was simply: Did Air Canada give the required 120 days' notice? I do not see any harm in that question.

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, before the answer comes, first let me say that I was not aware of the private arrangement between yourself and the Chairman of the National Transportation Agency, but I understand the point.

You, Mr. Chairman, have told us that you have it from the Chairman of the National Transportation Agency that the requirements of the act have been complied with.

Is it fair to assume that Mr. Jacques is prepared to confirm that?

**Mr. Jacques:** I am prepared to confirm that Air Canada did give the 120 days' notice. My caveat, if you will, is to inform you that there is some restriction as to the amount of information I can give you on the Stephenville matter.

**Senator Stewart:** I wonder how much more use this witness is going to be.

**Senator Bonnell:** Not at all. You might as well let him go.

**Senator Stewart:** He has given us a précis of the law. You have told us—and he has confirmed this—that the National Transportation Agency of Canada has decided that the airline in question has fulfilled the law as laid down by Parliament. What else have we to ask?

**The Chairman:** You might try a couple of more questions and see how we get along, Senator Stewart. You got an answer to your first question.

**Senator Stewart:** The answer to my first closes so many doors that I do not know where else to knock. I am not objecting; I understand the position, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Could I suggest you ask questions which have been prepared by the staff? Do you find anything in those questions which might interest you?

**Senator Bonnell:** I do not think we should be held to questions prepared by the staff. I think a senator should be able to

[Traduction]

un caractère strictement général et concernant exclusivement le fonctionnement de la loi. Je ne suis pas ici pour entrer dans le détail de l'affaire de Stephenville.

Je crois, monsieur le président, que cela vous a clairement été dit par le président de l'Office national des transports. Je répondrai à toute question ayant un caractère général.

**Le président:** Nous sommes convenus avec M. Nielsen—et il a insisté là-dessus—que notre mandat n'était absolument pas d'analyser en détail le pourquoi de la décision prise par l'Office, concernant le retrait d'Air Canada. Il craignait que certaines questions soient encore à l'étude. Il a cité certains articles de la loi, etc. Il m'a dit que tout avait été fait conformément à la loi, pour ce qui est des articles dont il relève. Nous nous sommes bien mis d'accord là-dessus.

M. Jacques a tout à fait raison. Cependant, monsieur Jacques, la question que vous a posée le sénateur Stewart était tout simplement: est-ce qu'Air Canada a donné l'avis de 120 jours requis par la loi? Il n'y a pas de mal à poser cette question.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, avant que nous entendions la réponse de M. Jacques, j'aimerais vous dire que j'ignorais que vous aviez, en privé, conclu une entente avec le président de l'Office national des transports. Ceci dit, je comprends ce que vous nous avez dit.

Vous venez de nous dire vous-même, monsieur le président, que d'après ce que vous a affirmé le président de l'Office national des transports, toutes les exigences de la loi ont été satisfaites.

Puis-je assumer que M. Jacques voudra bien nous confirmer cela?

**M. Jacques:** Je suis prêt à vous confirmer qu'Air Canada a donné l'avis de 120 jours prévu par la loi. Je voulais simplement vous avertir qu'il y a certains renseignements que je ne pourrai pas vous donner sur l'affaire de Stephenville.

**Le sénateur Stewart:** Je me demande si ce témoin nous sera très utile.

**Le sénateur Bonnell:** Aucunement. Autant le laisser partir.

**Le sénateur Stewart:** Il nous a fait un résumé de la loi. Vous nous avez dit—ce qu'il a confirmé—que l'Office national des transports du Canada avait décidé que la compagnie aérienne en cause avait satisfait les exigences de la loi adoptée par le Parlement. Que pouvons-nous lui demander d'autre?

**Le président:** Essayez encore une ou deux questions, sénateur Stewart. Vous avez obtenu une réponse à votre première question.

**Le sénateur Stewart:** La réponse qui a été donnée à ma première question ferme tellement de portes que je ne sais plus où frapper. Ce n'est pas une critique, je comprends très bien, monsieur le président.

**Le président:** Vous pourriez peut-être poser les questions que nos chercheurs ont préparées? N'y a-t-il rien dans ces questions qui vous intéresse?

**Le sénateur Bonnell:** Je ne pense pas que vous devions nous limiter aux questions préparées par nos chercheurs. Je pense

[Text]

ask any question pertaining to transportation that senator thinks necessary.

**The Chairman:** We await your questions.

**Senator Bonnell:** I would like to know whether Air Canada met all of the requirements of the National Transportation Act when it curtailed the service to Charlottetown.

**Mr. Charles Coleman, Director, Domestic Operations Directorate, National Transportation Agency of Canada:** I am trying to recall when the service to Charlottetown was curtailed.

**Senator Bonnell:** On June 1, 1989.

**Mr. Coleman:** Yes, they met the requirements.

**Senator Cochrane:** So the requirement of Air Canada at that time was to submit to the agency notification of 120 days' notice and to release to the media and to all concerned that they were going to withdraw service.

That was the only obligation of Air Canada, was it?

**Mr. Jacques:** That's it.

**Senator Cochrane:** Is this agency not empowered to hear from the concerns of the people affected? I know that a great deal of correspondence was sent to the agency. They wanted their concerns heard. The agency refused to hear those concerns; I do not understand why. Where do people go when they do have a problem such as this if the agency is not the body to go to?

**Mr. Jacques:** There are provisions under sections 59 and 35 of the National Transportation Act that allow for complaints with respect to specific matters. However, section 59 only applies to complaints by shippers against carriers concerning the transportation of goods. The agency did proceed with respect to section 59 and various decisions were issued.

**Senator Cochrane:** The problem has been that an airline has been prevented from entering into a region, thereby preventing competition. Is there nothing regarding the competition factor that the NTA can address?

**Mr. Jacques:** I think the problem that you are referring to is the problem of the joint fare between Air Canada and First Air, am I correct?

**Senator Cochrane:** That is right.

**Mr. Jacques:** With respect to domestic tariffs, there is no tariff filing with the agency required of carriers under the NTA and the air transportation regulations. A domestic carrier must have a tariff, must publish its tariff, must make the tariff available to the public and may not charge anything other than what is contained in that tariff. However, with respect to joint fares, that is a strict commercial arrangement, and we have no control over that.

**Senator Cochrane:** If one airline is preventing competition within a region, you have no control over that and just let it happen?

**Mr. Jacques:** No. I am speaking about joint fares.

[Traduction]

qu'un sénateur devrait être autorisé à poser toutes les questions qu'il juge nécessaires sur la question des transports.

**Le président:** Nous attendons vos questions.

**Le sénateur Bonnell:** J'aimerais savoir si la décision d'Air Canada de réduire ses services à destination de Charlottetown est conforme à toutes les exigences de la Loi nationale sur les transports.

**M. Charles Coleman, directeur, Direction des services intérieurs, Office national des transports du Canada:** J'essaie de me rappeler à quelle date la réduction des services à destination de Charlottetown est intervenue.

**Le sénateur Bonnell:** Le 1<sup>er</sup> juin 1989.

**M. Coleman:** Oui, les exigences de la loi ont été respectées.

**Le sénateur Cochrane:** La loi exigeait donc qu'Air Canada présente à l'Office et communique aux médias et à toutes les personnes concernées un avis selon lequel le service en question allait être interrompu dans un délai de 120 jours.

C'était la seule obligation qu'avait Air Canada, n'est-ce pas?

**M. Jacques:** Exactement.

**Le sénateur Cochrane:** L'Office n'a-t-il pas pour mandat d'entendre les points de vue des personnes concernées? Je sais que de nombreuses lettres lui ont été envoyées. Les personnes concernées voulaient se faire entendre. L'Office a refusé de les entendre et je ne comprends pas pourquoi. S'il fait la sourde oreille dans ce genre de situation, à qui les personnes concernées doivent-elles s'adresser?

**M. Jacques:** Les articles 59 et 35 de la Loi nationale sur les transports prévoient la possibilité de porter plainte sur des questions précises. Cependant, l'Article 59 ne s'applique qu'aux plaintes portées par des expéditeurs contre des transporteurs relativement au transport de marchandises. L'Office s'en est remis à l'Article 59 et plusieurs décisions ont été prises.

**Le sénateur Cochrane:** Le problème qui se pose c'est qu'une compagnie aérienne s'est vue interdire l'accès à la région, ce qui est contraire au jeu de la libre concurrence. L'ONT a-t-il un rôle à jouer au plan de la concurrence?

**M. Jacques:** Si je comprends bien, vous faites allusion au problème des tarifs conjoints fixés par Air Canada et First Air?

**Le sénateur Cochrane:** C'est exact.

**M. Jacques:** Pour ce qui est des tarifs intérieurs, les transporteurs visés par la LNT et le Règlement relatif au transport aérien ne sont pas tenus de déclarer leurs tarifs à l'Office. Les transporteurs intérieurs ont l'obligation de fixer leurs tarifs, de les publier et de les communiquer au public, et ils ne sont pas autorisés à facturer des tarifs autres que ceux qu'ils ont déclarés. Quant aux tarifs conjoints, ils ont été fixés en vertu d'une entente strictement commerciale, et nous n'avons aucun contrôle là-dessus.

**Le sénateur Cochrane:** Si une compagnie aérienne empêche la concurrence dans une région, vous n'avez aucun contrôle là-dessus et vous vous croisez les bras?

**M. Jacques:** Non. Je parle des tarifs conjoints.

[Text]

**Senator Cochrane:** I realize that.

**Mr. Jacques:** What I am saying is that there are powers with respect to complaints, but that would be under section 35 of the National Transportation Act, which is another avenue. However, as you will note under section 35, it says that the agency may inquire into, hear and determine a complaint concerning any act, matter or thing prohibited, sanctioned or required to be done under any act of Parliament that is administered in whole or in part by the agency, and what I am saying is that under joint fares there is a strict commercial agreement. On the basis of a joint fare, section 35 would not apply.

What you are saying is that through the use of joint fares someone is prevented from entering a market. Again, that would have to be proven, and, at this point, I do not think we have received any complaints on that basis. The complaints under section 59 were concerned with the fact that Air Canada was leaving Stephenville.

**Senator Cochrane:** It was recognized that Air Canada did pull out of the region; however, that was satisfactory after a while. The problem is that competition was prevented from entering into the region.

**Mr. Coleman:** Yes. What my colleague said is correct insofar as the National Transportation Act is concerned as to what the agency can do in that instance. I think Mr. Shortliffe, in responding to a similar question earlier, mentioned that someone has taken this matter to the Competition Tribunal of Consumer and Corporate Affairs, and I assume that they are making an allegation of some sort, although I am not aware of it.

**Senator Cochrane:** Do you know what the status of that is?

**Mr. Coleman:** No, I do not.

**Mr. Jacques:** I would like to add that First Air has a licence to operate out of Stephenville, so it is a commercial matter.

**Senator Cochrane:** But are they going to be competitive? They will not be competitive if they do not get this joint fare arrangement.

**The Chairman:** Mr. Jacques, I think you gave a misleading answer to Senator Cochrane. If it is a matter of competition, it is not a matter that is directed to the NTA, is it?

**Mr. Coleman:** Not as I understand this matter.

**The Chairman:** So it has nothing to do with the NTA.

**Senator Cochrane:** What does it have to do with, Mr. Chairman?

**The Chairman:** The Competition Act.

**Mr. Jacques:** I certainly did not want to mislead anyone.

**Senator Cochrane:** That is fine.

**The Chairman:** You gave the impression, I thought, that the NTA entertains questions of competition.

[Traduction]

**Le sénateur Cochrane:** Je sais.

**M. Jacques:** Je disais que l'Article 35 de la Loi nationale sur les transports prévoit la possibilité de porter plainte, c'est autre chose. Si vous vous référez à l'Article 35, vous verrez que l'Office «peut enquêter sur une plainte, l'entendre et en décider lorsqu'elle porte sur une question relevant d'une loi fédérale qu'il est chargé d'appliquer en tout ou en partie.» Je veux dire que les tarifs conjoints font l'objet d'une entente exclusivement commerciale. L'article 35 ne s'applique pas aux tarifs conjoints.

Ce que vous dites, c'est que par le truchement de tarifs conjoints, une compagnie peut en empêcher une autre d'accéder au marché. Une fois de plus, il faudrait que cela soit prouvé et, jusque là, nous n'avons pas reçu de plainte sur ce plan. Les plaintes enregistrées en vertu de l'Article 59 portaient sur le retrait d'Air Canada de Stephenville.

**Le sénateur Cochrane:** On a admis qu'Air Canada s'était retiré de la région. Cela s'est même révélé satisfaisant après coup. Le problème c'est que la concurrence ne peut pas jouer dans la région.

**M. Coleman:** Oui. Ce que vous a dit mon confrère au sujet de la Loi nationale sur les transports et des pouvoirs de l'Office est exact. En réponse à une question similaire posée plus tôt, M. Shortliffe vous a indiqué que la question avait été portée devant le tribunal de la concurrence du ministère de la Consommation et des Corporations. Je suppose donc qu'une plainte a été portée, mais j'ignore de quoi il s'agit.

**Le sénateur Cochrane:** Vous ne savez pas où en est le dossier?

**M. Coleman:** Non.

**M. Jacques:** Je voudrais ajouter que First Air détient une licence d'exploitation lui permettant d'offrir ses services à partir de Stephenville, et c'est donc une affaire à caractère commercial.

**Le sénateur Cochrane:** Mais cette compagnie pourra-t-elle être compétitive? Elle ne le sera pas si elle ne peut pas bénéficier d'une entente de tarifs conjoints.

**Le président:** Monsieur Jacques, je crois que votre réponse a induit le sénateur Cochrane en erreur. S'il s'agit d'une affaire de concurrence, cela ne relève pas de l'Office national des transports, n'est-ce pas?

**M. Coleman:** Pas que je sache.

**Le président:** Cette question ne relève donc en rien de l'Office.

**Le sénateur Cochrane:** De quelle loi relève-t-elle, monsieur le président?

**Le président:** La Loi sur la concurrence.

**M. Jacques:** Je n'avais pas du tout l'intention d'induire qui que ce soit en erreur.

**Le sénateur Cochrane:** Ça va.

**Le président:** Il me semblait que vous nous aviez donné l'impression que l'Office pouvait être saisi des questions de concurrence.

[Text]

**Mr. Jacques:** No, not at all.

**Senator Cochrane:** Do you require specific evidence before you undertake the investigation of a complaint?

**Mr. Jacques:** A complaint on what matter?

**Senator Cochrane:** Regarding anything that happens within the airline or within a region?

**The Chairman:** Let us say the abandonment of service.

**Mr. Coleman:** Yes, if someone complains to the agency that an air carrier has not given the appropriate notice either sufficiently within the hundred days prior to the cessation of service or to all of the people that it is supposed to give notice to, then they can complain to the agency in writing. The agency is then obliged to look into the circumstances; and in the presentation at the end, it talks about what remedial powers are given to the agency should they find that a carrier did not comply either with section 76 of the act or section 14 or schedule 3 of the air transportation regulations.

**The Chairman:** Here again I think we are getting somewhat confused. Supposing the airline complies with everything that the NTA wants, yet there are a million people who are mad as hell and complain to you that they want to have a hearing on this before you give permission for the abandonment. In your act you either can or cannot refuse a request for a hearing. The airline has done everything that it is required to do.

**Mr. Jacques:** Basically the airline does not ask the permission of the agency to abandon the service; they give us notice that they will do it.

**The Chairman:** They comply.

**Mr. Jacques:** If the airline has complied with the provisions of section 76, it has not done anything that is wrong or prohibited by the act therefore—

**The Chairman:** So under those circumstances there is no discretion on the part of the agency to conduct public hearings. Of course the minister could direct you to hold a public hearing, as we understand it.

**Senator Bonnell:** Does the minister have the power to direct the holding of a hearing under the Act?

**Mr. Jacques:** Under section 31 of the National Transportation Act, the Minister may require the agency to inquire into any matter or thing concerning transportation to which the legislative authority of Parliament extends and to report those findings to the Minister. Once the airline has complied with section 76, that is it.

**Senator Cochrane:** Of course you as well as the Minister of Transport have reviews, but how often do you have them? Is it every year or every four years?

**Mr. Coleman:** If I may address that question, the agency is obliged by law to do an annual review each year for 1988, 1989, 1990 and 1991, and to report to the Minister in the spring of the following year. The review is quite extensive. The first report of 1988 has already been released, and we do look

[Traduction]

**M. Jacques:** Non, pas du tout.

**Le sénateur Cochrane:** Devez-vous obtenir des témoignages précis avant d'entreprendre une enquête à la suite d'une plainte?

**M. Jacques:** Une plainte à quel sujet?

**Le sénateur Cochrane:** Au sujet de tout ce qui peut se passer au sein d'une compagnie aérienne ou d'une région.

**Le président:** Comme le retrait d'un service, par exemple.

**M. Coleman:** Oui. On peut adresser une plainte écrite à l'Office, si on estime par exemple qu'un transporteur aérien n'a pas donné un préavis suffisant dans les 100 jours précédant l'interruption du service ou encore si ce préavis n'a pas été donné à toutes les personnes concernées. L'Office est alors tenu d'examiner les circonstances. Dans son rapport final, l'Office précise les pouvoirs de recours qui sont à sa disposition, au cas où il arriverait à la conclusion qu'un transporteur n'a pas respecté l'Article 76 ou 14 de la loi, ou encore l'Annexe 3 du Règlement sur le transport aérien.

**Le président:** Je crois qu'il y a un peu de confusion là aussi. Supposons que la compagnie aérienne réponde à toutes les exigences de la LNT et qu'il y ait cependant un million de gens fous furieux qui se plaignent à l'Office et demandent la tenue d'une audience avant que le retrait du service ne soit autorisé. En vertu de la loi dont vous relevez, vous pouvez accepter ou rejeter une demande d'audience. La compagnie aérienne a fait tout ce qu'elle était tenue de faire.

**M. Jacques:** Dans les faits, la compagnie ne demande pas à l'Office la permission de supprimer un service. Elle nous fournit simplement un préavis de son intention de le faire.

**Le président:** Donc elle respecte la loi.

**M. Jacques:** Si la compagnie aérienne a respecté les dispositions de l'Article 76, cela signifie qu'elle n'a rien fait qui soit interdit ou sanctionné par la loi et, par conséquent...

**Le président:** Dans ces conditions, l'Office n'a donc pas le pouvoir discrétionnaire de tenir des audiences publiques. Cependant, nous croyons comprendre que le ministre pourrait très bien vous demander de tenir des audiences publiques.

**Le sénateur Bonnell:** En vertu de la loi, le ministre a-t-il le pouvoir de demander la tenue d'une audience?

**M. Jacques:** En vertu de l'Article 31 de la Loi nationale sur les transports, le ministre peut demander à l'Office de faire enquête sur toute question ou problème lié au transport relevant des pouvoirs législatifs du Parlement, et de faire rapport de ses conclusions au ministre. À partir du moment où une compagnie aérienne s'est conformée à l'Article 76, les choses s'arrêtent là.

**Le sénateur Cochrane:** Vous-même et le ministre des Transports effectuez des révisions, mais j'aimerais savoir à quelle fréquence? Tous les ans ou tous les quatre ans?

**M. Coleman:** Si vous me permettez de répondre à cette question, je vous dirai que l'Office est obligé de par la loi d'effectuer une révision annuelle pour la période 1988-1989 et 1990-1991 et de faire rapport au ministre au printemps de l'année suivant la révision. Cette révision est très approfondie. Le pre-

*[Text]*

at various aspects in all modes of transport—but I know you are interested in air here—as to service levels, frequencies, capacities and prices. Quite a large range of items are looked at.

**Senator Cochrane:** Do you look at the impact of transportation on the region?

**Mr. Coleman:** I looked at that as well. If you like, I have some information from my colleagues who look after these annual reviews as to—I would not say it is their program—the matters that they look at. With your indulgence, Mr. Chairman, perhaps I can give you an overview of what they look at with respect to air monitoring, which is ongoing throughout the year. They look at service levels on a quarterly basis; they get information from a company called the Official Airlines Guide, which is on computer tape that provides information for all city-pairs involving a Canadian point with respect to the carriers providing service, weekly frequency of direct and indirect flights, aircraft types such as jet and non-jet, seating configuration and total capacity.

They also look at: departures and seats by jet and non-jet aircraft by city; departures and seats by carrier by city; city-pairs where competition was introduced, ended, increased or decreased; number of points served on direct and indirect flights by carrier by jet and non-jet aircraft by city, and destinations with same-day return capability on direct and indirect flights by city.

Using these data, we monitor changes in service levels—for example, increases or decreases in direct and indirect flights, in jet and non-jet departures, in seating capacity—on a regional and city basis.

This group also collects information on a regular basis with respect to tariffs. Most of this information comes from computer tapes obtained from the airline tariff publishing company. These tapes provide information on all passenger fares available by carrier between city-pairs where both the origin and destination are Canadian points. A report is prepared for a sample of city-pairs identifying by carrier the economy fare, the business fare and the number and range of discount fares for corresponding quarters. Using these reports, the agency can monitor changes in fare levels; for example, increases or decreases in price, in number of discount fares available, in size of discounts and in the difference between comparable fares of different air carriers.

There is some financial and operational system information, as well, but more of that is historical rather than current. In

*[Traduction]*

mier rapport pour l'année 1988 a été publié. Je sais que vous vous intéressez au transport aérien, mais plusieurs aspects de tous les différents modes de transport sont traités, et notamment: niveaux de service, fréquence, capacité et prix. Une vaste gamme de secteurs sont étudiés.

**Le sénateur Cochrane:** Étudiez-vous l'impact des transports dans une région?

**M. Coleman:** Oui. Certains de mes collaborateurs qui s'occupent de ces révisions annuelles me renseignent sur ce qu'ils étudient—même si je n'irai pas jusqu'à dire que cela fait partie de leur programme. Je vous demanderai votre indulgence monsieur le président: j'aimerais vous donner un aperçu des activités de surveillance qui se déroulent pendant une année donnée, pour ce qui est du transport aérien. Les niveaux de service sont analysés sur une base trimestrielle. Mes collaborateurs consultent le Guide officiel des compagnies aériennes: il s'agit d'un ruban informatique qui comprend des renseignements sur toutes les paires de villes reliant des points dont l'un se trouve au Canada. Ces renseignements portent sur l'identité des transporteurs qui assurent le service, sur la fréquence hebdomadaire des vols directs et indirects, sur le type d'aéronef (à réaction ou non), sur la disposition des sièges et sur la capacité totale.

Ils examinent également le nombre de départs et de sièges par avion à réaction et à hélices, pour chaque ville; le nombre de départs et de sièges par transporteur et par ville; les paires de villes entre lesquelles la concurrence a été introduite, supprimée, a augmenté ou diminué; le nombre de points desservis par des vols directs et indirects, par transporteur, par avion à réaction et à hélices et par ville, ainsi que le nombre de destinations offrent la possibilité de revenir le même jour par vols directs et indirects et par ville.

À partir de ces données, nous surveillons les changements qui interviennent au niveau des services—par exemple, augmentation ou diminution du nombre de vols directs et indirects, du nombre de départs d'avions à réaction et à hélices, et du nombre de sièges—par région et par ville.

Ces personnes recueillent également régulièrement des renseignements sur les tarifs. Ces renseignements proviennent pour l'essentiel de rubans informatiques obtenus auprès de la société chargée de la publication des tarifs des compagnies aériennes. Ces rubans contiennent des renseignements sur tous les tarifs-passagers disponibles par transporteur entre des paires de villes, les points d'origine et de destination se trouvant au Canada. Un rapport est ensuite publié sur un échantillon de paires de villes, et ce rapport établit pour chaque transporteur le tarif économique, le tarif classe affaires ainsi que le nombre et l'importance des tarifs réduits, pour les trimestres correspondants. Sur la base de ces rapports, l'Office peut ensuite surveiller les changements de niveau des tarifs: par exemple, augmentation ou réduction du prix, augmentation ou réduction du nombre de tarifs réduits disponibles, augmentation ou diminution de l'importance des réductions et augmentation et diminution de l'écart entre les tarifs de même catégorie pratiqués par les différents transporteurs aériens.

Il existe également des renseignements sur les finances et les activités d'exploitation, mais ils ont plus un caractère de réf-

*[Text]*

respect of Atlantic Canada, the agency has entered into a contract with the Atlantic Provinces Transportation Commission. The contract requires the Atlantic Provinces Transportation Commission to do a series of in depth studies of transportation matters in the Atlantic provinces with respect to air services. These studies involve a review of the services in place in the Atlantic provinces, including an inventory of air freight services and current issues and concerns relating to quality, availability and price, based on consultations with users throughout the Atlantic region and on available data on air service frequency and capacity.

In addition, the agency is engaged in some survey work of its own. It has entered into three surveys either on its own or with other people. One such survey has been done with the Commercial Travellers' Association, where over 3,600 questionnaires were mailed to members of that association. The overall response rate so far has been approximately 35 per cent, with a 40 per cent response rate from the Atlantic provinces.

A survey has been undertaken with the Alliance of Canadian Travel Associations, or ACTA. The questionnaires were mailed to over 1,750 travel agencies. The overall response rate was 31 per cent and the response rate from the Atlantic provinces was 34 per cent.

There was also a northern survey, in which 400 community representatives were involved. In addition, there was a shippers' survey, in which questionnaires were mailed to members to 19 industry associations. Almost 600 returns resulted in a shipper information base covering all major and manufacturing industries.

There are ongoing consultations between our monitoring people and carrier associations, governments and users to make them aware of the agency's review function and to invite their comments, cooperation and participation in the process. That is a fairly extensive program. It was undertaken by the agency last year. It has been refined and this year I assume that it will be improved upon where possible.

**The Chairman:** The monitoring, therefore, to which the deputy minister referred is being done by you, then?

**Mr. Coleman:** Yes. We are mandated to do that in the act. We are certainly carrying on this monitoring but I cannot speak for the Department of Transport.

**The Chairman:** When was your first report released?

**Mr. Coleman:** It was released in May of this year for 1988. I think this year's report has to be released by May 31st.

**Senator Atkins:** Based on the intelligence or information you get from the annual report, have you noticed the implementation of any action on discrepancies or problems that have come up?

*[Traduction]*

rences qu'actuel. Pour ce qui est du Canada atlantique, l'Office a passé un contrat avec la Commission des transports des provinces atlantiques. En vertu de ce contrat, la Commission des transports des provinces atlantiques est tenue d'effectuer une série d'études approfondies des questions liées aux services de transport aérien dans les provinces atlantiques. À partir de consultations avec les utilisateurs de l'ensemble de la région atlantique et à partir des données disponibles sur la fréquence et la capacité des services aériens, ces études font le point des services disponibles dans les provinces atlantiques et établissent un inventaire des services de fret aérien et des questions et problèmes courants au plan de la qualité, de la disponibilité et du prix des services.

En outre, l'Office effectue de son côté certaines enquêtes. Seul ou en collaboration avec d'autres organisations, l'Office a entrepris trois enquêtes. L'une d'elles a été réalisée en collaboration avec l'Association des voyageurs de commerce. Plus de 3 600 questionnaires ont été envoyés aux membres de cette association. Jusqu'à présent, le taux moyen de réponse est d'environ 35p. 100. Dans les provinces atlantiques, ce taux est de 40p. 100.

Une enquête a également été entreprise en collaboration avec l'Alliance canadienne des associations touristiques (ACTA). Des questionnaires ont été envoyés à plus de 1 750 agences de voyages. Le taux de réponse moyen a été de 31p. 100, et dans les provinces atlantiques il a été de 34p. 100.

Nous avons également effectué une enquête sur le Nord, à laquelle les représentants de 400 localités ont participé. En outre, nous avons effectué une enquête sur les compagnies d'expédition. Des questionnaires ont été envoyés aux membres de 19 associations de ce secteur. Les 600 réponses environ que nous avons reçues nous ont permis de constituer une base de données sur les compagnies d'expédition, englobant l'ensemble des principaux secteurs de la fabrication.

Des consultations sont en cours entre les responsables de la surveillance et les associations de transporteurs, les gouvernements et les utilisateurs afin de les informer sur les fonctions de révision de l'Office et de solliciter leurs commentaires, leur coopération et leur participation. C'est un programme d'envergure que l'Office a lancé l'an dernier. Il a déjà été amélioré et je suppose que cette année il le sera encore, si c'est possible.

**Le président:** C'est donc vous qui êtes chargés des activités de surveillance dont a parlé le sous-ministre?

**M. Coleman:** Oui. Ce mandat nous est conféré par la loi. Ce sont là les activités de surveillance dont nous sommes chargés mais je ne peux pas parler au nom du ministère des Transports.

**Le président:** Quand avez-vous publié votre premier rapport?

**M. Coleman:** En mai de cette année, nous avons publié le rapport de 1988. Je crois que le rapport de cette année sera publié le 31 mai.

**Le sénateur Atkins:** D'après les renseignements contenus dans ces rapports annuels, pouvez-vous nous dire si vous avez remarqué l'adoption de certaines mesures en réponse à des problèmes ou à des irrégularités qui auraient pu surgir?

[Text]

**Mr. Coleman:** I would say that if someone were to take action on problems that become apparent, it would not be the agency, at least not in air matters. By and large, those problems would likely be taken care of by the Ministry of Transport. There has been a lot of discussion, for example, about the congestion at the Toronto airport. That may be revealed in statistical ways in the report, while a solution to those problems would lie with Transport Canada.

**Senator Atkins:** Did the first annual report show up any significant information or intelligence that you had not anticipated?

**Mr. Coleman:** No, I do not recall, in the air field, anything of significance, senator. This was the first year of the implementation of the act, however.

**Senator Atkins:** Since the act has been implemented, have you noticed a trend in the reduction and continuance of services that was not there before?

**Mr. Coleman:** There has always been discontinuance of service. I can recall back in the early days some of the more major carriers getting out of markets. In those days there was no statutory requirement to give 120 days' notice. It was left to the Air Transport Committee and the carrier had to get written approval, but it could do so at fairly short notice.

Earlier there was a discussion about the "hub and spoke" phenomenon and the fact that the two major carriers, Canadian and Air Canada, tend to focus on the major markets. As we all know, what has happened is that across Canada in all regions both carriers have actually dropped out of servicing various communities. In almost all cases, their feeders have come in and replaced their jet services.

**Senator Atkins:** Have you ever seen circumstances in which a carrier has reduced service because it was putting in a larger aircraft as a result of increased demand?

**Mr. Coleman:** I cannot think of any examples of that, senator. It may be possible between major city-pairs. An airline might put on a bigger aircraft and have one flight versus two flights a day, but I am not aware of any such examples.

**Senator Stewart:** I would like to revive the question I asked earlier when the deputy minister of transport was here to see if any information we have now would bear upon this matter. I said earlier that it would seem that, so far as the main carriers in Canada are concerned, we have a duopoly. There are those who insist that a duopoly is the worst of all possible worlds. In a monopoly, everyone knows who is responsible and nobody can say, "Oh, well, we are just responding to market forces and the bottom line." If you have a genuine market situation, then you have several players, each of whom is seeking to provide the best possible product at the lowest possible price.

The evidence we heard earlier suggests that, insofar as long distance air travel in Canada is concerned, we have a duopoly.

[Traduction]

**M. Coleman:** Si quelqu'un devait prendre des mesures en réponse à des problèmes manifestes, ce ne serait pas l'Office, du moins pour ce qui est du transport aérien. De façon générale, c'est le ministère des Transports qui est compétent. Il a beaucoup été question, par exemple, de l'encombrement de l'aéroport de Toronto. C'est un problème qui peut se révéler dans notre rapport au niveau statistique, mais c'est à Transports Canada qu'il incombe de trouver une solution.

**Le sénateur Atkins:** Votre premier rapport annuel contenait-il des renseignements importants auxquels vous ne vous attendiez pas?

**M. Coleman:** Non je ne me rappelle de rien d'important dans le domaine du transport aérien, sénateur. Cependant, c'était la première année que la nouvelle loi était en vigueur.

**Le sénateur Atkins:** Depuis l'entrée en vigueur de cette loi, avez-vous remarqué une tendance, inexistante jusque là, à la réduction ou au maintien de certains services?

**M. Coleman:** Il y a toujours eu des interruptions de service. Je me rappelle que dès le début, les principaux transporteurs se sont retirés de certains marchés. À l'époque, la loi ne les obligeait pas à fournir un préavis de 120 jours. Les transporteurs devaient obtenir l'approbation écrite du Comité des transports aériens, mais en général ils pouvaient le faire avec un préavis assez court.

Nous avons discuté plus tôt du concept de «concentricité» et du fait que les deux principaux transporteurs, à savoir Canadian Airlines et Air Canada ont tendance à se concentrer sur les principaux marchés. Nous savons tous que dans toutes les régions du Canada, ces deux transporteurs ont supprimé leurs services à destination de plusieurs localités. Dans la plupart des cas, ils ont été remplacés par des compagnies affiliées qui n'ont pas d'avions à réaction.

**Le sénateur Atkins:** Avez-vous rencontré le cas d'un transporteur aérien qui, suite à l'augmentation de la demande, ait été obligé de se doter d'un avion plus gros et de réduire le nombre des vols?

**M. Coleman:** Aucun exemple ne me vient à l'esprit, sénateur. Il se peut que cela soit possible entre deux paires de villes d'importance majeure. Une compagnie aérienne peut choisir d'acquérir un avion plus gros et de n'offrir qu'un vol par jour au lieu de deux, mais je n'ai aucun exemple en tête.

**Le sénateur Stewart:** J'aimerais revenir sur la question que j'ai posée plus tôt en présence du sous-ministre des transports, pour voir si les renseignements dont nous disposons maintenant modifient la situation. J'ai dit que nous pouvions parler de duopole à propos des principaux transporteurs canadiens. Pour certains, un duopole constitue la pire situation. Dans une situation de monopole, tout le monde connaît les responsables et personne ne peut dire: «Eh bien, nous ne faisons que répondre aux forces du marché». Sur un vrai marché, il y a toujours plusieurs intervenants, dont chacun cherche à vendre le meilleur produit possible au prix le plus bas possible.

D'après les témoignages que nous avons entendus jusque là, la situation du transport aérien longue distance au Canada constitue un duopole.

[Text]

The question I want to ask is: Is the data that is being collected such as to have any bearing on this question? Will it help answer in any way whether or not the deleterious effects of duopoly are already beginning to develop in Canadian civil aviation? Will it be futile to look at the data hoping that some light will be shed on this question?

**Mr. Coleman:** It is possible that the data may show interesting patterns. When you take into consideration that we are monitoring fares, service levels, number of departures, and so on, who knows what might come out of that data in terms of numbers and comparisons that might be of interest to people. I do not want to prejudge what might come out of it.

**The Chairman:** No, but to go back to Senator Stewart's question, what you just read was an extraordinarily impressive list of factors. One would assume that you would have to have your head under water not to detect a clear trend of rising fares, or otherwise.

**Mr. Coleman:** That is what I mean. With all that data that is being collected, one can analyze and compare it, and then make his or her own mind up.

**Senator Stewart:** When will there have been a sufficient collection of data so that there will be agreement among reasonable people respecting that data as to what is happening?

**Mr. Coleman:** We do our annual reviews, which we were mandated to do, and they are released to the Minister of Transport, who tables them in the House.

**Senator Stewart:** Are you saying by implication that those annual reports deal with the specific question that I raised?

**Mr. Coleman:** I am not trying to be vague, but we are monitoring service levels and fares on a city-fare basis. When that information is seen, a judgment can be made as to the trends—in other words, whether or not it is going up or down—and the similarity or dissimilarity between markets in terms of prices will be shown.

**Senator Stewart:** I could look at this and come up with a judgment, depending on my understanding and bias, but who will act on that? If it becomes clear that a sympathetic or symbiotic relationship develops between the two airlines, why will they continue to compete? Is your agency a body that will propose and introduce remedial action, or is that for the minister?

**Mr. Coleman:** That is probably for the minister to act upon.

**Senator Stewart:** You say "probably." Why?

**Mr. Coleman:** I cannot say what the members of my agency and Mr. Nielsen—

**Senator Stewart:** I am asking you where the legal responsibility rests.

**Mr. Jacques:** Under section 267 of the National Transportation Act there is a scheme whereby the agency is to provide an annual review. That is what Mr. Coleman was speaking about.

Quite apart from that, under section 266 the Governor in Council will have to appoint someone to make a general review

[Traduction]

Ma question est la suivante: les renseignements que vous recueillez permettent-ils de trancher la question de savoir si oui ou non les effets néfastes d'un duopole commencent déjà à se faire sentir dans l'aviation civile canadienne? Serait-il futile de se pencher sur ces données en espérant qu'elles puissent apporter un peu de lumière là-dessus?

**M. Coleman:** Il est possible que ces données permettent de dégager des schémas intéressants. Vu que nous compilons des données sur les tarifs, le niveau des services, le nombre des départs etc., qui sait quelle comparaison intéressante on pourrait bien faire et à quels calculs intéressants on pourrait arriver. Je ne veux pas préjuger de tout cela.

**Le président:** Non, mais pour en revenir à la question du sénateur Stewart, vous venez de nous citer une liste tout à fait impressionnante de facteurs. Pour ne pas voir une tendance à la hausse des tarifs, par exemple, il faudrait vraiment que vous vous enfouissiez la tête dans le sable.

**M. Coleman:** C'est ce que je veux dire. À partir de toutes les données que nous recueillons, il n'est pas difficile d'effectuer des analyses et des comparaisons et de se faire sa propre idée.

**Le sénateur Stewart:** À partir de quand dispose-t-on de suffisamment de données pour pouvoir en arriver à une entente raisonnable sur ce qui se passe?

**M. Coleman:** Nous avons le mandat d'effectuer des révisions annuelles que nous faisons parvenir au ministre des Transports, et qu'il dépose à la Chambre.

**Le sénateur Stewart:** Sous-entendez-vous par là que ces rapports annuels abordent la question précise que je viens de poser?

**M. Coleman:** Je ne cherche pas à vous fournir de réponses vagues. Nous surveillons les niveaux de service et les tarifs pour chaque ville et pour chaque tarif. À partir de ces données, on peut porter un jugement sur les tendances qui se dégagent—à la hausse ou à la baisse, par exemple—et sur la similitude ou l'absence de similitude des prix entre les marchés.

**Le sénateur Stewart:** Même si tout le monde peut porter un jugement là-dessus, selon sa compréhension et ses préjugés, j'aimerais savoir qui peut agir? S'il devient manifeste que deux compagnies aériennes ont développé une relation de symbiose ou de sympathie, pourquoi donc se feraient-elles concurrence? Votre Office est-il habilité à proposer et à adopter des mesures de redressement ou cela incombe-t-il au ministre?

**M. Coleman:** Cela incombe probablement au ministre.

**Le sénateur Stewart:** Vous dites «probablement». Pourquoi?

**M. Coleman:** Je ne peux pas vous dire ce que les membres de l'Office et M. Nielsen...

**Le sénateur Stewart:** J'aimerais savoir à qui incombe la responsabilité légale d'intervenir?

**M. Jacques:** En vertu de l'Article 267 de la Loi nationale sur les transports, l'Office doit fournir un rapport annuel. C'est ce dont parlait M. Coleman.

À part ça, en vertu de l'Article 266, le gouverneur en conseil est tenu de nommer la personne qui sera responsable de revoir l'ensemble du fonctionnement de la loi en 1992. Ce rapport

[Text]

of the scheme in 1992. The report will be compiled and submitted to the Minister of Transport by January 31, 1993.

**Senator Stewart:** I understand that. Those are not unreasonable dates, but what assurance do we have that the question that I am raising will be dealt with at all one way or another? None at all?

**Mr. Coleman:** I cannot answer that.

**Mr. Jacques:** You are asking us opinions and we are here to provide information. Perhaps that is why we cannot answer.

**Senator Stewart:** I am really asking for information, not for an opinion. I have identified what I think is an important problem, and I am asking you who has the responsibility of seizing himself or herself of the facts and of forming a judgment as to whether or not the act should be changed.

**Mr. Coleman:** The law states that the agency must do this annual review for four years and must provide it to the Minister of Transport by a certain date. He, in turn, has to table it in the House of Commons. Because this is a public document, that is the place where, if people start to say, "Oh, my goodness, this is not right," or, "that is not right," the government would take action, or members of Parliament would encourage the government to take action.

**Senator Stewart:** In other words, a private members bill.

**Mr. Coleman:** In this particular aspect the agency is acting as a neutral collector and provider of information without trying to pass judgments on it.

**Senator Stewart:** That helps very much. It is now clear on the record that it is not a responsibility of the agency.

**The Chairman:** To ring the bell, yes.

**Senator Stewart:** The agency collects the data and transmits it, but it does not take action itself as a result of conclusions which may be drawn from the data.

**The Chairman:** I wish to ask a supplementary question of Mr. Coleman. The statement was made by the deputy minister that this has only been in effect for 18 months and it is a bit early to pass judgment on it. Our research shows that deregulation *de facto* has been here since 1984, which is five years ago. Does your monitoring go back 18 months, or does it go back to 1984?

**Mr. Coleman:** Many of the figures go back quite far into the 1970s for trend analysis. It certainly does not start with 1988; it goes back much further.

**The Chairman:** So you have a pretty fair body of evidence now.

**Mr. Coleman:** Up to and including the end of 1988, yes.

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, I do not think you want to leave that statement like that. We have had some changes. We have had, if I may use the word, the privatization of Air

[Traduction]

devra être compilé et présenté au ministre des Transports avant le 31 janvier 1993.

**Le sénateur Stewart:** Je comprends. Ces dates me semblent raisonnables mais j'aimerais savoir quelle assurance nous avons que ma question sera étudiée ou pas? Aucune?

**M. Coleman:** Je ne peux pas vous répondre.

**M. Jacques:** Vous nous demandez de vous fournir des opinions alors que nous sommes là pour vous fournir des informations. C'est peut-être la raison pour laquelle nous ne pouvons pas répondre.

**Le sénateur Stewart:** Je vous demande des informations, pas des opinions. J'ai parlé d'un problème que j'estime important et je voudrais savoir qui a la responsabilité de se saisir des faits et de porter un jugement sur le bien-fondé de modifier ou non la loi?

**M. Coleman:** La loi stipule que pendant quatre ans l'Office doit effectuer une révision annuelle et faire rapport au ministre des Transports avant une certaine date. À son tour, le ministre doit déposer ce rapport à la Chambre des Communes. Comme il s'agit d'un document public, les gens peuvent très bien émettre des plaintes et des critiques. Il appartient alors au gouvernement de prendre les mesures qui s'imposent ou aux députés d'encourager le gouvernement à le faire.

**Le sénateur Stewart:** En d'autres termes, les députés peuvent présenter un projet de loi d'initiative parlementaire.

**M. Coleman:** Dans ce cas particulier, l'Office doit recueillir des données et les fournir au gouvernement d'une façon neutre, sans porter de jugement.

**Le sénateur Stewart:** Cela nous aide beaucoup. Il est maintenant officiellement établi que cette responsabilité n'incombe pas à l'Office.

**Le président:** Il lui incombe de tirer la sonnette d'alarme.

**Le sénateur Stewart:** L'Office recueille et transmet des données, mais il n'est pas habilité à prendre des mesures suite aux conclusions qu'il peut tirer de ces données.

**Le président:** Je voudrais poser une question supplémentaire à M. Coleman. Le sous-ministre nous a dit que la loi n'était en vigueur que depuis dix-huit mois et qu'il était trop tôt pour porter un jugement. D'après nos recherches, la déréglementation remonte à 1984, c'est-à-dire il y a cinq ans. Vos activités de surveillance remontent-elles à dix-huit mois ou à 1984?

**M. Coleman:** Les chiffres que nous utilisons pour l'analyse des tendances remontent jusqu'aux années 1970. Nos activités de surveillance n'ont pas commencé en 1988 mais beaucoup plus tôt.

**Le président:** Vous disposez donc d'un certain volume de données.

**M. Coleman:** Oui, pour toute la période se terminant fin 1988.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, cette déclaration est trop importante pour que nous en restions là. Un certain nombre de changements sont intervenus: privatisation

## [Text]

Canada; the changes in the requirements with regard to the abandonment of services under the National Transportation Act; and the disappearance of Wardair.

**The Chairman:** Yes. I understand that. There has been more action in the last couple of years.

I wish to clarify something that came up earlier, and I do not want to leave a false impression on this.

The letter that was sent to Mr. Nielsen, Chairman of the National Transportation Agency, was an awkward letter for which I take the blame. Mr. Nielsen, as a result of my letter, was worried that the appearance of his agency before the inquiry was to submit itself to a review of its original decision. He had a body of evidence to indicate that he would not ask his agency, as a quasi-judicial tribunal speaking through the orders and decisions, to justify its decisions or to comment on them, which he considered to be improper. We agreed with him.

The only undertaking we gave Mr. Nielsen was that we would not pose questions requiring a direct reflection on the quality of the decisions taken by the NTA. All they had to do was justify the fact that they had done what they were authorized to do.

Mr. Nielsen was also concerned with the appeal provisions, which might cause this thing to be *subjudice*. That was why the so-called "private" arrangements were made, and that is why Mr. Jacques was apprehensive in the first instance. I congratulate you on opening up a bit more as the questions came and being more helpful to us.

**Mr. Jacques:** I am sorry if I gave you the impression that we wanted to withhold information; that was certainly not our intention.

**The Chairman:** Is there anything else?

**Mr. Jacques:** I wish to complete an answer that was given by Mr. Coleman when he referred to the past provisions with respect to the abandonment of service. The provision before the new regime came into play was provided by section 7 of the Air Carrier Regulations. If I may, I will read that particular provision. It is found in section 7, subsection 6 of the Air Carrier Regulations that were applicable before the new regime came into play. That section said:

No commercial air service shall be suspended or abandoned by an air carrier without prior approval of the committee upon written application filed with the secretary, stating the grounds therefor.

Therefore at that point, Mr. Chairman, there was no time period referred to but the carrier needed the approval of the committee. Whereas, under the present regime a notice is given but, as long as the notice is proper and sections 76 to 78 have been complied with, there is no necessity for permission to be granted or requested from the agency.

## [Traduction]

d'Air Canada, si je puis dire; modifications aux exigences de la Loi nationale sur les transports relatives au retrait des services, disparition de Wardair.

**Le président:** Oui. Je comprends. Les deux dernières années ont été animées.

J'aimerais apporter une clarification sur ce qui a été dit plus tôt car je ne voudrais pas créer de fausse impression.

J'assume l'entière responsabilité de la lettre un peu maladroite qui a été envoyée à M. Nielsen, président de l'Office national des transports. Suite à ma lettre, M. Nielsen a craint que lors de leur comparution devant notre comité, les représentants de l'Office soient interrogés sur la décision rendue par l'Office. M. Nielsen détient un ensemble de documents en raison desquels il ne peut pas demander aux représentants de l'Office, qui est un tribunal quasi judiciaire statuant par le truchement d'ordonnances et de décisions, de justifier les décisions de l'Office ou de les commenter, dans la mesure où il estime que cela ne serait pas approprié. Nous nous sommes mis d'accord avec lui.

Le seul engagement que nous avons pris vis-à-vis de M. Nielsen c'était de ne pas poser de question exigeant une opinion directe sur la qualité des décisions rendues par l'Office national des transports. Les représentants de l'Office ne sont là que pour justifier qu'ils étaient autorisés à rendre la décision qui a été rendue.

M. Nielsen s'est également montré préoccupé par la disposition d'appel, susceptible selon lui d'être encore en instance. C'est la raison pour laquelle nous avons conclu des arrangements «privés» et c'est pourquoi M. Jacques s'est montré un peu appréhensif au début. Je voudrais vous féliciter de vous être ouvert un peu plus au fur et à mesure que l'on vous a interrogé, ce qui nous a beaucoup aidés.

**M. Jacques:** Je suis navré de vous avoir donné l'impression que je voulais taire certains renseignements. Ce n'était pas notre intention.

**Le président:** Y a-t-il autre chose?

**M. Jacques:** Je voudrais compléter la réponse de M. Coleman au sujet des dispositions de l'ancienne loi, relatives à la suppression des services. Avant l'adoption du nouveau régime, ces dispositions étaient prévues par l'Article 7 du Règlement sur les transporteurs aériens. J'aimerais, si vous me le permettez, vous lire cette disposition. Elle s'agit de l'Article 7, paragraphe 6 du Règlement relatif aux transporteurs aériens, lequel s'appliquait avant l'adoption du nouveau régime. Voici ce que stipule cet article:

«La suspension ou l'abandon d'un service aérien commercial doivent être soumis à l'approbation préalable du Comité sur requête motivée présentée par écrit à cet effet par le transporteur aérien, et déposée auprès du secrétaire.»

À cette époque, monsieur le président, aucun préavis n'était nécessaire, mais le transporteur devait obtenir l'approbation du comité. Avec le régime actuel, un préavis doit être donné, mais dans la mesure où il est donné à temps et où les articles 76 à 78 de la loi ont été respectés, il est inutile de demander ni d'obtenir la permission de l'Office.

[Text]

**The Chairman:** I see. Are there any further questions? If not, I shall thank our witnesses, Mr. Jacques and Mr. Coleman.

Perhaps the members of the committee would stay behind for a few minutes to clear up this matter *in camera*.

The committee continued *in camera*.

[Traduction]

**Le président:** Je vois. Y a-t-il d'autres questions? Sinon, j'aimerais remercier nos témoins. MM. Jacques et Coleman.

Les membres du Comité souhaitent peut-être poursuivre cette réunion quelques minutes encore à huis clos.

Le Comité poursuit ses délibérations à huis clos.













*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From Transport Canada:*

Mr. Glen Shortliffe, Deputy Minister;  
Mr. A. E. (Gus) Pokotylo, Director General, Air Policy and  
Programs, Policy and Coordination;  
Mr. Doug Gerrie, Senior Executive Director, Airports  
Authority Group.

### *From National Transportation Agency of Canada:*

Mr. Claude Jacques, Assistant General Counsel;  
Mr. Charles Coleman, Director, Domestic Operations  
Directorate.

### *De Transports Canada:*

M. Glen Shortliffe, sous-ministre;  
M. A. E. (Gus) Pokotylo, directeur général, Politiques et  
programmes de l'air, Politiques et coordination;  
M. Doug Gerrie, directeur général principal, Groupe de ges-  
tion des Aéroports.

### *De l'Office national des transports du Canada:*

M. Claude Jacques, avocat général adjoint;  
M. Charles Coleman, directeur, Direction des Services inté-  
rieurs.



Second Session  
Thirty-fourth Parliament, 1989

Deuxième session de la  
trente-quatrième législature, 1989

SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

**Transport and  
Communications**

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

---

Monday, October 23, 1989  
Stephenville, Nfld.

**Issue No. 6**

**Third proceedings on:**

Air Canada—Stephenville Inquiry

---

WITNESSES:  
(See back cover)

SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

**Transports et des  
communications**

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

---

Le lundi 23 octobre 1989  
Stephenville (Terre-Neuve)

**Fascicule n° 6**

**Troisième fascicule concernant:**

Air Canada—Enquête Stephenville

---

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* The Honourable Finlay MacDonald  
*Deputy Chairman:* The Honourable Keith Davey

and

The Honourable Senators:

Atkins	Marshall
Bonnell	Molgat
Cochrane	*Murray, P.C.
Graham	(or Doody)
Hicks	Spivak
F. Leblanc	Stewart
*MacEachen, P.C.	Stollery
(or Frith)	Turner

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

*On October 20, 1989:*

Senator Petten for Senator Davey.

*On October 25, 1989:*

Senator Davey for Senator Petten;  
Senator Stewart for Senator Hicks.

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald  
*Vice-président:* L'honorable Keith Davey

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	Marshall
Bonnell	Molgat
Cochrane	*Murray, c.p.
Graham	(ou Doody)
Hicks	Spivak
F. Leblanc	Stewart
*MacEachen, c.p.	Stollery
(ou Frith)	Turner

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

*Le 20 octobre 1989:*

Sénateur Petten pour Sénateur Davey.

*Le 25 octobre 1989:*

Sénateur Davey pour Sénateur Petten;  
Sénateur Stewart pour Sénateur Hicks.

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate* on Wednesday, 28th June 1989:

“Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the inquiry of the Honourable Senator Marshall calling the attention of the Senate to the effects of the announcement by Air Canada on February 1, 1989, to withdraw service from the Town of Stephenville in the Province of Newfoundland, effective June 17, 1989,

And on the motion of the Honourable Senator Bonnell, seconded by the Honourable Senator Olson, P.C., that the inquiry be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications; and

That the Committee report to the Senate no later than December 31, 1989.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.”

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* le mercredi 28 juin 1989:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur l'interpellation de l'honorable sénateur Marshall, attirant l'attention du Sénat sur les conséquences de l'annonce faite par Air Canada en date du 1<sup>er</sup> février 1989, de ne plus desservir la ville de Stephenville, dans la province de Terre-Neuve, à compter du 17 juin 1989,

Et sur la motion de l'honorable sénateur Bonnell, appuyé par l'honorable sénateur Olson, c.p., que l'interpellation soit déferée au Comité sénatorial permanent des transports et des communications; et

Que le Comité présente son rapport au Sénat au plus tard le 31 décembre 1989.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Gordon Barnhart

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, OCTOBER 23, 1989  
(8)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in Stephenville, Nfld. at 9:20 o'clock a.m. the Chairman, the Honourable Senator MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Bonnell, Cochrane, Graham, Hicks, MacDonald, Marshall, Petten, Spivak and Stollery. (10)

*In attendance:* Denis Robert, Committee Clerk, Committees and Private Legislation; John Christopher, Science and Technology Division, Library of Parliament; Jean Daniel Bélanger, Researcher, Library of Parliament; Ms. Jill Anne Pickard, Administrative and Research Assistant to the Committee.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

## Witnesses:

## From Air Canada:

Remy Lafrenière, Legal Counsel;  
Paul Casey, Director of Industry Services.

## From First Air:

John Crichton, Executive Vice President.

## From Air Nova:

Joseph Randall, President;  
Paul Lannon, Sales Manager, Newfoundland and Labrador.

## From the Town of Stephenville:

His Worship Kevin Walsh, Mayor;  
Dave Thompson, Legal Counsel.

The Committee resumed its deliberations on the inquiry of the Honourable Senator Marshall calling the attention of the Senate to the effects of the announcement by Air Canada on February 1, 1989, to withdraw service from the Town of Stephenville in the Province of Newfoundland, effective June 17, 1989.

The Chairman made a brief opening statement and introduced the members of the Committee.

Mr. Lafrenière made a brief presentation and with the assistance of Mr. Casey, answered questions.

Mr. Crichton made a brief presentation and answered questions.

The Committee ordered that correspondence between First Air and Air Canada regarding joint fare agreements and First Air and Canadian Airlines be deposited with the Clerk of the Committee as exhibit to these proceedings. (*Exhibits "TPT-1"*).

Mr. Randall made a brief presentation and with the assistance of Mr. Lannon, answered questions.

## PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 23 OCTOBRE 1989  
(8)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 20, à Stephenville (Terre-Neuve), sous la présidence de l'honorable sénateur MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Bonnell, Cochrane, Graham, Hicks, MacDonald, Marshall, Petten, Spivak et Stollery. (10)

*Présents:* M. Denis Robert, greffier du Comité, Comités et Législation privée; M. John Christopher, Division des sciences et de la technologie, Bibliothèque du Parlement; M. Jean Daniel Bélanger, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement; M<sup>me</sup> Jill Anne Pickard, adjointe du Comité à l'administration et à la recherche.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

## Témoins:

## De Air Canada:

M. Remy Lafrenière, conseiller juridique;  
M. Paul Casey, directeur des services de l'industrie.

## De First Air:

M. John Crichton, président adjoint exécutif.

## De Air Nova:

M. Joseph Randall, président;  
M. Paul Lannon, gérant des ventes, Terre-Neuve et Labrador.

## De la Ville de Stephenville:

Son Honneur le maire Kevin Walsh;  
M. David Thompson, conseiller juridique.

Le Sénat reprend le débat sur l'interpellation de l'honorable sénateur Marshall, attirant l'attention du Sénat sur les conséquences de l'annonce faite par Air Canada en date du 1<sup>er</sup> février 1989, de ne plus desservir la ville de Stephenville, dans la province de Terre-Neuve, à compter du 17 juin 1989.

Le président fait une déclaration préliminaire, et présente les membres du Comité.

M. Lafrenière fait un bref exposé, puis avec l'aide de M. Casey répond aux questions.

M. Crichton fait un bref exposé, puis répond aux questions.

Le Comité ordonne que la correspondance entre First Air et Air Canada concernant les accords de tarifs passagers collectifs, et entre First Air et Canadian Airlines soit déposée auprès du greffier du Comité comme pièce des délibérations. (*Pièces «TPT-1»*).

M. Randall fait un bref exposé, puis avec l'aide de M. Lannon répond aux questions.

His Worship the Mayor made a brief presentation followed by a brief presentation by Mr. Thompson. Together, they answered questions.

At 1:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

#### AFTERNOON MEETING

(9)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in Stephenville, Nfld. at 2:40 o'clock p.m. the Chairman, the Honourable Senator MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Bonnell, Cochrane, Graham, Hicks, MacDonald, Marshall, Petten, Spivak and Stollery. (10)

*In attendance:* Denis Robert, Committee Clerk, Committees and Private Legislation; John Christopher, Science and Technology Division, Library of Parliament; Jean Daniel Bélanger, Researcher, Library of Parliament; Ms. Jill Anne Pickard, Administrative and Research Assistant to the Committee.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

*Witnesses:*

*From Air Atlantic:*

Ronald McCabe, General Counsel;  
Randell G. Wellon, Customer Service Manager.

*From the House of Commons:*

Roger Simmons, M.P. (Burin-St. Georges).

*From the Stephenville Chamber of Commerce:*

Gary Renouf, President.

*From Air Canada:*

Remy Lafrenière, Legal Counsel.

*From Bay St. George Association of the Disabled:*

Julia Shears, President.  
Fred Stagg.

*From Lydia's Flower Shop:*

Mrs. Lydia Chyla.

*From Banfield's Ltd, Cross Pond Lodge:*

George Banfield.

The Committee resumed its deliberations on the inquiry of the Honourable Senator Marshall calling the attention of the Senate to the effects of the announcement by Air Canada on February 1, 1989, to withdraw service from the Town of Stephenville in the Province of Newfoundland, effective June 17, 1989.

Mr. McCabe made a brief presentation and, with the assistance of Mr. Wellon, answered questions.

Roger Simmons, M.P. made a brief presentation and answered questions.

Son Honneur le maire Kevin Walsh et M. Thompson font successivement un bref exposé, puis répondent aux questions.

À 13 h 15, le Comité lève la séance jusqu'à nouvelle convocation du président.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(9)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 40, à Stephenville, sous la présidence de l'honorable sénateur MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Bonnell, Cochrane, Graham, Hicks, MacDonald, Marshall, Petten, Spivak et Stollery. (10)

*Présents:* M. Denis Robert, greffier du Comité, Comités et Législation privée; M. John Christopher, Division des sciences et de la technologie, Bibliothèque du Parlement; M. Jean Daniel Bélanger, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement; M<sup>me</sup> Jill Anne Pickard, adjointe du Comité à l'administration et à la recherche.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Témoins:*

*De Air Atlantic:*

M. Ronald McCabe, conseiller;  
M. Randell G. Wellon, gérant de service aux clients.

*De la Chambre des communes:*

M. Roger Simmons, député (Burin-St. Georges).

*De la Chambre de commerce de Stephenville:*

M. Gary Renouf, président.

*De Air Canada:*

M. Remy Lafrenière, conseiller juridique.

*De Bay St. George Association of the Disabled:*

M<sup>me</sup> Julia Shears, présidente.  
M. Fred Stagg

*De Lydia's Flower Shop:*

M<sup>me</sup> Lydia Chyla.

*De Banfield's Ltd, Cross Pond Lodge:*

M. George Banfield.

Le Sénat reprend le débat sur l'interpellation de l'honorable sénateur Marshall, attirant l'attention du Sénat sur les conséquences de l'annonce faite par Air Canada en date du 1<sup>er</sup> février 1989, de ne plus desservir la ville de Stephenville, dans la province de Terre-Neuve, à compter du 17 juin 1989.

M. McCabe fait un bref exposé, puis avec l'aide de M. Wellon, répond aux questions.

M. Roger Simmons, député, fait un bref exposé, puis répond aux questions.

Mr. Renouf made a brief presentation and answered questions.

The Committee ordered that the collection of briefs submitted by Mr. Renouf be deposited with the Clerk of the Committee as exhibits to these proceedings. (*Exhibits "TPT-2" and "TPT-3"*).

The Committee ordered that the brief of Mr. Lawson A. W. Hunter, Q.C. be printed as evidence as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings*. (*See Appendix "A"*).

Mr. Lafrenière, from Air Canada, was recalled to clarify a number of questions.

Ms. Shears made a brief presentation and answered questions.

Mr. Stagg, representing various associations, made a brief presentation and answered questions.

Mrs. Chyla made a brief presentation and answered questions.

Mr. Banfield made a brief presentation and answered questions.

At 6:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

#### **EVENING MEETING** (10)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in Stephenville, Nfld. at 8:45 o'clock p.m. the Chairman, the Honourable Senator MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Bonnell, Cochrane, Graham, Hicks, MacDonald, Marshall, Petten, Spivak and Stollery. (10)

*In attendance:* Denis Robert, Committee Clerk, Committees and Private Legislation; John Christopher, Science and Technology Division, Library of Parliament; Jean Daniel Bélanger, Researcher, Library of Parliament; Ms. Jill Anne Pickard, Administrative and Research Assistant to the Committee.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

*Witnesses:*

*From Kimbar Limited:*

Cecil J. Stein, General Manager.

*From Long Range Community Futures:*

Ray McIsaac, Chairman.

*From the Royal Bank of Canada:*

Wayne King, Branch Manager.

James G. Cochrane, Port au Port East.

The Committee resumed its deliberations on the inquiry of the Honourable Senator Marshall calling the attention of the Senate to the effects of the announcement by Air Canada on February 1, 1989, to withdraw service from the Town of Stephenville in the Province of Newfoundland, effective June 17, 1989.

Mr. Stein made a brief presentation and answered questions.

M. Renouf fait un bref exposé, puis répond aux questions.

Le Comité ordonne que les mémoires présentés par M. Renouf soient déposés auprès du greffier du Comité comme pièces des délibérations. (*Pièces "TPT-2" et "TPT-3"*).

Le Comité ordonne que le mémoire de M. Lawson A. W. Hunter, c.r., soit imprimé comme témoignage en annexe du *Procès-verbal* d'aujourd'hui. (*Voir Annexe "A"*).

M. Lafrenière, d'Air Canada, est rappelé pour éclaircir un certain nombre de points.

M<sup>me</sup> Shears fait un bref exposé, puis répond aux questions.

M. Stagg, représentant de diverses associations, fait un bref exposé, puis répond aux questions.

M<sup>me</sup> Chyla fait un bref exposé, puis répond aux questions.

M. Banfield fait un bref exposé, puis répond aux questions.

À 18 h 25, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

#### **SÉANCE DU SOIR** (10)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 20 h 45, à Stephenville (Terre-Neuve), sous la présidence de l'honorable sénateur MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Bonnell, Cochrane, Graham, Hicks, MacDonald, Marshall, Petten, Spivak et Stollery. (10)

*Présents:* M. Denis Robert, greffier du Comité, Comités et Législation privée; M. John Christopher, Division des sciences et de la technologie, Bibliothèque du Parlement; M. Jean Daniel Bélanger, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement; M<sup>me</sup> Jill Anne Pickard, adjointe du Comité à l'administration et à la recherche.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Témoins:*

*De Kimbar Limited:*

M. Cecil J. Stein, gérant.

*De Long Range Community Futures:*

M. Ray McIsaac, président.

*De la Banque Royale du Canada:*

M. Wayne King, gérant.

M. James G. Cochrane, Port au Port East.

Le Comité reprend le débat sur l'interpellation de l'honorable sénateur Marshall, attirant l'attention du Sénat sur les conséquences de l'annonce faite par Air Canada en date du 1<sup>er</sup> février 1989, de ne plus desservir la ville de Stephenville, dans la province de Terre-Neuve, à compter du 17 juin 1989.

M. Stein fait un bref exposé, puis répond aux questions.

Mr. McIsaac made a brief presentation and answered questions.

Mr. King made a brief presentation and answered questions.

Mr. Cochrane made a brief presentation and answered questions.

At 10:17 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

M. McIssac fait un bref exposé, puis répond aux questions.

M. King fait un bref exposé, puis répond aux questions.

M. Cochrane fait un bref exposé, puis répond aux questions.

À 22 h 17, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Blair G. Armitage

*Clerk of the Committee*

## APPENDIX "A"

TESTIMONY BY  
LAWSON A. W. HUNTER, Q.C.  
TO  
THE SENATE OF CANADA  
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS  
REGARDING THE  
WITHDRAWAL OF AIR SERVICE  
BY AIR CANADA TO  
STEPHENVILLE, NEWFOUNDLAND

*Introduction*

The views I want to express to the Committee are made from the perspective of my past involvement in the development of national airline policy. In particular, while I was the Director of Investigation and Research under the *Combines Investigation Act* in the early 1980's, I was actively promoting deregulation in Canada. In addition, my views are formed in part from my position as counsel to the Stephenville Chamber of Commerce regarding recent events with respect to air transportation to and from Stephenville.

Recent events, including the situation in Stephenville, have prompted me to consider more generally the effect of airline deregulation in Canada and the future viability of present government policies with respect to controlling competition in the airline business. In order to express my present views, it might be useful to retrace some of the history which led to deregulation. To conclude, I will present some views as to general issues and concern about present government policies.

*A. The Promise of Deregulation—A Policy at the Crossroads*

When the federal government in Canada progressively moved to deregulate the air transport business in Canada, the theory supporting deregulation was that market forces could be relied upon to produce an efficient and competitive airline system. It was the view that the heavy hand of regulation, long used by the Canadian Transport Commission, was no longer necessary in order to ensure acceptable levels of quality, service and pricing in the airline business.

In order to rely on market forces, it was necessary to remove the rigid regulatory barriers over entry, exit and fares that had been the hallmark of air transport regulation in Canada since the inception of the industry 50 years ago. It was also believed that competition would prevail in a deregulated environment because economies of scale in the air transport business were low. Therefore, entry, or the potential for new entry, would ensure competitive results in the marketplace. As well, it was the view at the time that exit from air transport services was easy, since the primary capital investment to provide airline services could be moved from one route to another without difficulty. The theory of "contestable markets" was used to justify the removal of regulatory barriers in the belief that competition would be hard to prevent in light of the ease of entry and exit.

## APPENDICE «A»

TÉMOIGNAGE DE  
LAWSON A. W. HUNTER, c.r.  
DEVANT  
LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS  
CONCERNANT  
LA DÉCISION D'AIR CANADA DE  
NE PLUS DESSERVIR  
LA VILLE DE STEPHENVILLE  
(TERRE-NEUVE)

*Introduction*

Mon exposé s'inspire de ma participation passée à l'établissement de la politique nationale des services aériens. Lorsque j'étais directeur des Enquêtes et des recherches en vertu de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions au début des années 80, j'ai œuvré activement en faveur de la déréglementation au Canada. Je parle également en tant que conseiller de la Chambre de commerce de Stephenville relativement aux faits récents concernant le transport aérien à destination et en provenance de Stephenville.

Les récents événements, y compris le cas de Stephenville, m'ont amené à examiner dans une perspective plus générale les effets de la déréglementation des services aériens au Canada et la viabilité de la politique actuelle du gouvernement concernant la surveillance de la concurrence dans les services aériens. Pour les fins de mon exposé, il serait peut-être utile de dresser l'historique de la déréglementation. En terminant, je vous ferai part de certaines idées sur des questions et préoccupations générales relatives à la politique gouvernementale actuelle.

*A. La promesse de déréglementation—une politique à la croisée des chemins*

Lorsqu'il a lancé progressivement la déréglementation des services aériens au Canada, le gouvernement fédéral a appuyé sa décision sur la théorie selon laquelle les forces du marché permettraient de créer un réseau de lignes aériennes rentable et concurrentiel. On estimait alors que la lourde réglementation, depuis longtemps utilisée par la Commission canadienne des transports, n'était plus nécessaire pour assurer des services de qualité, à des prix abordables.

Pour pouvoir laisser jouer les forces du marché, il fallait supprimer les restrictions sévères concernant l'entrée et la sortie de sociétés aériennes et les tarifs, qui caractérisaient la réglementation des transports aériens au Canada depuis les débuts de l'industrie il y a cinquante ans. On croyait également que la déréglementation imposerait la concurrence en raison de la faiblesse des économies d'échelle dans l'industrie des transports aériens. Par conséquent, l'entrée ou la venue possible de nouvelles sociétés sur le marché devaient garantir la compétitivité des sociétés de Transport aérien. On estimait également à l'époque qu'il était aisé de quitter un marché puisque les investissements principaux nécessaires à la création de services aériens pouvaient être transférés sans difficulté d'une route aérienne à une autre. Le gouvernement a invoqué la théorie des «marchés contestables» pour justifier l'abolition des barrières réglementaires, jugeant qu'il serait difficile de faire obsta-

It was also recognized that the type of service which would be offered at particular locations under a deregulation policy might be different than had been the case in the past. For example, there might be less frequent service or it might be non-jet as opposed to jet service. But the theory held that market forces would ensure that each geographic area had the best possible service justified by traffic and market conditions in that area.

#### *B. The Concerns About Deregulation*

When deregulation was being debated, a number of concerns were expressed by smaller communities and affected parties. First, there was a concern that quality of service would decline to lower population areas. Second, there was a concern that Air Canada's dominance in the air transport business in Canada would prevent the move to a fully competitive market. That concern was partly exacerbated by the fact that Air Canada, at the time, was government owned. A third concern was that there were economies of scope in the airline business which would likely prevent new entry from occurring and, hence, the actual or potential viability of competition in a deregulated environment was questioned.

Regardless of these concerns, the government proceeded to substantial deregulation of the airline business.

#### *C. The Reality of Deregulation*

So what happened in this deregulated environment? First, new entry was not only encouraged, but occurred. It occurred principally at the commuter airline level, but we also saw Wardair become a national scheduled carrier for the first time.

Also, service to less populated areas was affected. In many instances, jet services were withdrawn, particularly by Air Canada and the other major regional carriers. However, in many other instances frequency of service to smaller population areas increased. This, of course, came about from the expanding service of commuter airlines. Also, it should be recognized that the quality of propeller commuter aircraft has improved. Therefore, although jet services may have been withdrawn, there was a good quality of service being provided by commuter airlines.

For whatever reason, the airline industry in Canada has become essentially a duopoly. First, Pacific Western acquired Canadian Pacific and subsequently acquired Wardair. Air Canada and Canadian Airlines now control all of the major routes in Canada and, through their connections with commuter airlines, appear essentially to have created a duopoly across the country. Competition between the major scheduled carriers has a tweedledee, tweedledum characterization, not unlike the confusing nature of the names of the two duopoly providers.

cle à la concurrence compte tenu des facilités d'entrée et de sortie.

On a également reconnu que la déréglementation pourrait modifier la qualité des services en certains endroits. Par exemple, la fréquence des vols pourrait diminuer et certaines localités pourraient ne plus être desservies par des avions réactés. La théorie dictait cependant que les forces du marché feraient en sorte que chaque région géographique aurait accès aux meilleurs services possibles compte tenu des conditions du trafic et du marché propres à la région.

#### *B. Préoccupations concernant la déréglementation*

Au cours du débat sur la déréglementation, les petites localités et les parties touchées ont fait état d'un certain nombre de préoccupations. On craignait que la qualité des services ne diminue dans les régions moins peuplées; que la situation dominante d'Air Canada dans l'industrie des services aériens au Canada ne fasse obstacle à la création d'un marché pleinement concurrentiel. Le fait que le gouvernement était à l'époque propriétaire d'Air Canada contribuait à accentuer cette crainte. Enfin, on craignait que les économies de gamme dans l'industrie des services aériens n'empêchent la venue de nouvelles sociétés aériennes, d'où certains doutes sur les chances de succès d'un marché concurrentiel dans un contexte de déréglementation.

Faisant fi de ces préoccupations, le gouvernement s'est engagé dans une importante déréglementation de l'industrie des services aériens.

#### *C. La déréglementation dans la réalité*

Quels ont été les résultats concrets de la déréglementation? Premièrement, l'entrée sur le marché de nouvelles sociétés a non seulement été encouragée, mais elle s'est réalisée. Cela s'est produit principalement chez les transporteurs d'appoint, mais en outre, et pour la première fois, la société Wardair est devenue un transporteur national régulier.

Les services aux régions moins peuplées ont été affectés. Dans de nombreux cas, les services de réactés ont été abolis, surtout chez Air Canada et chez les autres transporteurs régionaux importants. Toutefois, la fréquence des vols s'est améliorée dans de nombreuses localités moins peuplées. L'amélioration est évidemment imputable à l'accroissement des services offerts par les transporteurs d'appoint. Il faut également reconnaître que la qualité des aéronefs-navettes s'est améliorée. Aussi, malgré l'abolition de services de réactés, les transporteurs d'appoint ont su offrir des services de bonne qualité.

Pour une raison ou l'autre, l'industrie des lignes aériennes au Canada est devenue essentiellement un duopole. Tout d'abord, la société Pacific Western a acquis Canadian Pacific et par la suite Wardair. Les sociétés Air Canada et Canadian Airlines contrôlent maintenant les principales routes aériennes au Canada et, grâce à leurs liaisons avec les transporteurs d'appoint, elles semblent avoir créé un duopole national. Au plan de la concurrence, les principaux transporteurs réguliers, qui offrent à peu près les mêmes services aux mêmes conditions, se ressemblent étrangement; leur différence, à l'image des noms respectifs des deux détenteurs du duopole, est trompeuse.

Also, the two major national carriers moved very swiftly to enter into alignments with commuter airlines to create feeder systems for their larger density routes.

It also became apparent that the reliance on economies of scale had to give way to concerns about economies of scope. First, it was apparent that the computer reservation systems were vital to competition in the industry. Here again, we have seen the merger of the only two Canadian-based commuter reservation systems. Also, congestion at major airports, particularly Toronto and Vancouver, has made slot allocation an important competitive feature of the industry. Finally, access to the national carriers' routes became vital to new entrants, and with the emergence of alliances between commuter airlines and the national carriers, access to joint fare arrangements and other cooperative arrangements with the two national carriers were vital to any new entrants in the business.

It appears that competition between the two national carriers has become rigid. We have seen fare increases after the mergers, particularly the withdrawal of Wardair. There is little evidence of significant service competition between the national carriers. As mentioned previously, the computer reservation systems of the two national carriers were merged. Also, the development of commuter networks appears somewhat to have stymied entry at the local level.

In conclusion, it appears that the industry at the national level, if not even the local level, now demonstrates the classic competitive theory concerns about high concentration, likely collusion, and harm to consumers.

This also has reached the point where the two national carriers display an arrogance to their customers and consumers, if not the government, that is even higher than it was before.

#### *D. Where Was the Federal Government: Fiddling or Fretting?*

So what has the federal government been doing in the face of changes in the structure and behaviour of the airline industry since deregulation? First, it passed the national transportation legislation which opened entry and exit requirements and removed certain other regulatory controls over frequency and type of service. However, the legislation appears not to have left the National Transportation Agency with any scope to control the behaviour of carriers in specific cases. This is, of course, different in the northern part of the country, but in the south, and most densely populated regions of the country, the Agency's functions essentially appear to be confined to entry and exit controls. And, of course, entry and exit is designed to be easy.

With these changes to transportation legislation, the competition legislation became the general vehicle for regulating the airline industry in Canada. This, of course, was as expected once the industry was deregulated. The competition authorities have addressed a number of major issues in the industry since deregulation, including the computer reservation merger and

En outre, les deux principaux transporteurs nationaux se sont très vite alignés sur les transporteurs régionaux afin de créer des services d'appoint pour leurs routes à plus forte densité.

On s'est également vite rendu compte que l'importance accordée aux économies d'échelle devait céder le pas aux économies de gamme. Premièrement, le système de réservation informatisé est apparu comme un moyen de concurrence essentiel. Là aussi, nous avons assisté à la fusion des deux seuls systèmes de réservation informatisés au Canada. En outre, la congestion dans les principaux aéroports, en particulier à Toronto et à Vancouver, a fait de l'attribution de créneaux un aspect important de la concurrence. Enfin, l'accès aux routes des transporteurs nationaux est devenu essentiel pour les nouveaux venus sur le marché de même que, avec la création d'alliances entre les lignes aériennes régionales et les transporteurs nationaux, l'accès aux ententes de tarifs passagers collectifs et à d'autres accords de coopération avec les deux transporteurs nationaux.

La concurrence entre les deux transporteurs nationaux s'essouffle. Il y a eu des hausses de tarifs après les fusions, en particulier après le retrait de Wardair. Il existe peu d'indices d'une concurrence réelle au niveau des services entre les transporteurs nationaux. Comme on l'a vu, les deux transporteurs nationaux ont fusionné leurs systèmes de réservation informatisés. En outre, la création de réseaux d'appoint semble avoir fermé la porte aux nouveaux venus sur le marché local.

En conclusion, il semble que la situation de l'industrie au niveau national et peut-être même au niveau local soulève les préoccupations classiques liées à la théorie de la concurrence, à savoir une concentration poussée, la probabilité d'une collusion et des conditions désavantageuses pour les consommateurs.

La situation est maintenant telle que les deux transporteurs nationaux manifestent à l'égard de leurs clients et des consommateurs, voire à l'égard du gouvernement, une arrogance plus grande qu'auparavant.

#### *D. Que faisait donc le gouvernement fédéral?*

Qu'a fait le gouvernement fédéral pour réagir aux changements de structure et de comportement de l'industrie aérienne depuis le début de la déréglementation? Premièrement, il a adopté la Loi nationale sur les transports qui a assoupli les exigences d'entrée et de sortie et il a aboli certains contrôles réglementaires concernant la fréquence des vols et le type de services. Toutefois, la loi semble n'avoir laissé à l'Office national des transports aucune liberté de surveillance du comportement des transporteurs dans certains cas précis. La situation est évidemment différente dans les régions du nord du pays, mais dans le sud et dans les régions plus densément peuplées, le rôle de l'Office semble se limiter à surveiller les entrées et les sorties, lesquelles sont évidemment conçues de manière à ne poser aucune difficulté.

Suite aux changements de la Loi sur les transports, la Loi sur la concurrence est devenue le principal moyen de réglementer l'industrie des services aériens au Canada, comme cela devait d'ailleurs se passer une fois l'industrie déréglementée. Les autorités chargées de surveiller la concurrence se sont attaquées à un certain nombre de questions importantes depuis le

the PWA/CP/Wardair mergers. In the two most contentious issues, however, the competition legislation allowed mergers to proceed, albeit on conditions in one case.

It also appears that the competition authorities have had difficulty in applying their general law and general standards to isolated situations. The threshold for intervention under the legislation appears to create problems in applying the *Competition Act* to such isolated cases. For example, the tests in the *Act*, such as "substantial lessening of competition", "substantially affected in a business", and "substantial or complete control", have been used as reasons why competition authorities cannot move to intervene and prevent anticompetitive behaviour in smaller cases.

The result seems to be that we have a situation where the National Transportation Agency has no ongoing supervisory jurisdiction and the *Competition Act* appears to be incapable of effectively controlling anticompetitive practices.

#### E. The Choices Remaining

In my submission, if the deregulation policy of the Canadian government is to be acceptable and accepted by Canadians, a clear policy on competition in the airline business must be articulated by the federal government.

This policy could come from either the Ministry of Transport or the Director of Investigation and Research under the *Competition Act*, but some responsible federal government authority must articulate an ongoing policy with respect to competition and the prevention of anticompetitive behaviour in the airline business in Canada.

The government has two institutional choices. If it decides that the policy should be articulated by the Ministry of Transport, then, in my view, amendments to the *National Transportation Act* are necessary to give the National Transportation Agency the necessary authority to control:

- (a) discriminatory practices;
- (b) refusal to deal situations, such as can arise in joint fare situations, computer reservations systems, etc.;
- (c) exclusive and territorial arrangements of an anticompetitive nature;
- (d) anticompetitive arrangements with commuter airlines; and
- (e) tied selling, market restriction and other restraints to competition in the marketplace.

In other words, the National Transportation Agency must be given a mandate to police competition in the industry, but from the perspective that it is only concerned with practices which have an adverse effect on competition. It should not, if deregulation is to continue to be the policy, revert to the old style of regulation where prior approval was required with respect to fees, entry, etc.

If the preferred solution is to use the *Competition Act*, then, in my view, the Director of Investigation and Research must publicly indicate that he will challenge any clear practice by the two national carriers of the kind mentioned above, i.e. dis-

début de la déréglementation, notamment la fusion des systèmes de réservation informatisés et les fusions de PWA/CP/Wardair. Dans les deux cas les plus litigieux cependant, la Loi sur la concurrence autorisait les fusions, quoiqu'à certaines conditions dans un cas.

Les autorités responsables de la concurrence semblent en outre avoir éprouvé de la difficulté à faire respecter leur autorité et leurs normes générales dans certains cas isolés. Les critères d'intervention prévus dans la loi semblent créer dans ces cas des problèmes d'application de la Loi sur la concurrence. Par exemple, l'utilisation de certaines dispositions de la loi, notamment celles qui touchent la réduction sensible de la concurrence, les effets importants sur une entreprise et le contrôle important ou complet ont été utilisées pour empêcher les autorités d'intervenir contre des pratiques anticoncurrentielles dans des cas de portée restreinte.

En conséquence de quoi, l'Office national des transports ne semble avoir actuellement aucun pouvoir de surveillance et la Loi sur la concurrence ne semble pas permettre de contrôler efficacement les pratiques restrictives.

#### E. Les choix qui restent

Si le gouvernement fédéral veut que sa politique de déréglementation soit acceptable et acceptée par les Canadiens, il devra définir clairement sa politique sur la concurrence dans l'industrie des services aériens.

La politique pourrait émaner du ministère des Transports ou du directeur des Enquêtes et de la recherche agissant sous le régime de la Loi sur la concurrence, mais il faudra qu'une autorité gouvernementale fédérale soit chargée d'appliquer une politique permanente concernant la concurrence et la prévention des pratiques anticoncurrentielles dans l'industrie des services aériens au Canada.

Le gouvernement a deux choix. S'il décide que la politique relèvera du ministère des Transports, des modifications devront être apportées à la Loi nationale des transports afin de donner à l'Office national des transports l'autorité nécessaire pour contrôler:

- a) les pratiques discriminatoires;
- b) les refus de faire des transactions, notamment dans des situations concernant les tarifs collectifs, les systèmes de réservation informatisés, etc.;
- c) les ententes exclusives et territoriales anticoncurrentielles;
- d) des ententes anticoncurrentielles avec des transporteurs aériens régionaux; et
- e) les ventes liées, les restrictions commerciales et d'autres restrictions à la concurrence sur le marché.

Autrement dit, l'Office national des transports doit avoir le mandat de surveiller la concurrence dans l'industrie, mais au seul plan des pratiques nuisibles à la concurrence. L'Office ne devrait pas, si la politique de la déréglementation est maintenue, revenir à l'ancien style en vertu duquel les tarifs, entrées, etc., devaient préalablement être autorisés.

Si on décide d'utiliser la Loi sur la concurrence, le directeur des Enquêtes et des recherches devra indiquer publiquement qu'il s'opposera à toute pratique restrictive évidente mentionnée ci-dessus à laquelle les deux transporteurs nationaux pour-

criminatory practices, exclusive dealing, refusals to deal, etc. He must publicly indicate that he feels that the *Competition Act* can be used to deal with the types of situations which have arisen in Stephenville, and that he will vigorously enforce the law in that regard. He could indicate, as well, that because of the special competitive situation in the airline business now, namely, that we have essentially a duopoly, he will be extra watchful in monitoring the industry and in bringing cases, as appropriate, to the Competition Tribunal to rectify any anticompetitive practices.

In conclusion, in my view, the hopes of deregulation have not been realized. That is not to blame anyone, but the reality is that we have evolved to a situation in Canada where we cannot, and the public cannot be assured, there will be adequate competition in the public interest in the airline business. In light of this, the government must, in my view, assess the type of competition policy it wants to adopt for the industry and either make specific amendments to the *National Transportation Act* or indicate that the *Competition Act* will be vigorously applied to police behaviour in the industry.

raient avoir recours, à savoir les pratiques discriminatoires, les transactions exclusives, les refus de conclure des transactions, etc. Il devra indiquer publiquement qu'il estime que la Loi sur la concurrence peut être utilisée pour empêcher des situations du genre de celle qui s'est produite à Stephenville, et qu'il appliquera énergiquement la loi. Il pourrait également indiquer qu'à cause de la situation particulière de la concurrence dans l'industrie des services aériens à l'heure actuelle, à savoir l'existence d'un duopole, il surveillera attentivement l'industrie et veillera de près à soumettre les cas au Tribunal de la concurrence pour qu'il apporte les correctifs voulus à toute pratique anticoncurrentielle.

En conclusion, les espoirs créés par la déréglementation ne se sont pas concrétisés. Personne n'est à blâmer, mais la situation actuelle au Canada est devenue telle que nous ne pouvons être assurés, ni donner l'assurance au public, que les sociétés aériennes pratiqueront une saine concurrence conforme à l'intérêt public. Aussi, le gouvernement doit évaluer le genre de politique qu'il veut adopter pour l'industrie et apporter des modifications précises à la Loi nationale des transports ou indiquer que la Loi sur la concurrence sera appliquée rigoureusement afin de contrôler les pratiques de l'industrie aérienne.

[Text]

**EVIDENCE**

Stephenville, Monday October 23, 1989

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:00 to examine all aspects of the Air Canada abandonment of service to Stephenville, Newfoundland.

**Hon. Finlay MacDonald (Halifax) (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Ladies and gentlemen, before we begin this Inquiry, I would like to recognize His Worship, who would like to say a few words.

**His Worship, Mayor Walsh, Mayor of the Town of Stephenville:** Mr. Chairman, distinguished members of the Senate Transportation Committee, it gives me a great pleasure, on behalf of the citizens of the Town of Stephenville and, of course, all of Newfoundland. They welcome you to our community today. In fact, I stand before you today, we believe, proof positive of the value of the Upper Canada House.

The members of this Senate Committee obviously recognize a need for public discussion on this most important matter and have taken the time to travel to Stephenville to hear our points of view and for this, Mr. Chairman and members of the Committee, we thank you.

The Town of Stephenville and the entire south-western part of Newfoundland have, since the first of February, pressed continually for a public hearing to air what we believe are the very legitimate concerns regarding the withdrawal of Air Canada jet service to and from this part of the province.

Our airport has been the focal point of the Town of Stephenville and surrounding environs. Air Canada has served this district for 42 years.

One has only to look at the Town Crest, which depicts our aircraft and runways, to appreciate the vital importance that our airport and air services mean to the Town of Stephenville.

I would, however, hasten to point out that the uniqueness of this area is its location in Canada; it is separated from the mainland by 80 miles of water and can only be served by air or water. It is a remote part of Canada.

You will hear, over the course of this Hearing, the concerns of representatives of government, business and individuals and what, we believe, are significant injustices to our town and the entire Bay St. George and western Newfoundland.

We believe we have not left a stone unturned in attempting to bring the plight of our town to those in authority. We have met with the Minister of Transport, all the Air Canada officials and numerous other airlines and anyone who would listen

[Traduction]

**TÉMOIGNAGES**

Stephenville, le lundi 23 octobre 1989

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h pour étudier tous les aspects de l'abandon du service d'Air Canada à Stephenville (Terre-Neuve).

**L'honorable Finlay MacDonald (Halifax) (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Mesdames et messieurs, avant le début de cette enquête, permettez-moi de donner la parole à son Honneur le Maire de Stephenville qui désire nous dire quelques mots.

**Son Honneur le Maire Walsh, maire de Stephenville:** Monsieur le président, distingués membres du Comité sénatorial des transports, je suis très heureux, au nom des citoyens de la ville de Stephenville et, bien sûr, de tous les Terre-neuviens, de vous souhaiter la bienvenue chez nous aujourd'hui. Je pense que le fait que je compare devant vous aujourd'hui est la meilleure preuve de l'utilité du Sénat canadien.

Les membres du Comité sénatorial des transports et des communications sont évidemment conscients de la nécessité de débattre publiquement la très importante question à l'ordre du jour, puisqu'ils ont pris le temps de venir à Stephenville pour entendre notre point de vue et, pour cela, monsieur le président et distingués membres du Comité, nous vous remercions.

La ville de Stephenville et toute la partie sud-ouest de Terre-Neuve réclament instamment depuis le 1<sup>er</sup> février une audience publique pour que nous puissions faire entendre ce que nous considérons comme des inquiétudes très légitimes concernant la suppression du service à réaction d'Air Canada dans cette partie de la province.

Notre aéroport a une importance capitale pour la ville de Stephenville et sa région. Air Canada dessert ce district depuis 42 ans.

On n'a qu'à regarder les armoiries de la ville où figurent un avion et des pistes pour constater l'importance primordiale qu'ont l'aéroport et les services de transport aérien pour la ville de Stephenville.

Je voudrais cependant m'empresseur de souligner que ce qui fait le caractère unique de cette région, c'est sa situation géographique au Canada; elle est séparée du continent par 80 milles d'océan et on ne peut y avoir accès que par air ou par eau. Il s'agit d'une région isolée du Canada.

Vous entendrez, au cours de la présente audience, le point de vue de représentants du gouvernement, de gens d'affaire et de particuliers et on vous exposera ce que nous croyons être des injustices criantes pour notre ville et l'ensemble de la région de la baie de St-George et l'ouest de Terre-Neuve.

Nous pensons avoir remué ciel et terre afin de faire connaître la situation de notre ville à ceux qui détiennent le pouvoir. Nous avons rencontré le ministre des Transports, tous les dirigeants d'Air Canada et de nombreuses autres compagnies aériennes; nous avons exposé nos arguments à qui voulait bien

*[Text]*

to us, because we feel it is very important that the people would feel that somebody up there is listening.

Because of that, your presence here this morning just shows to them that there is somebody listening and we thank you very much. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mayor Walsh. As I said earlier, ladies and gentlemen, we have not yet begun our Inquiry. I would like to respond by thanking His Worship for the welcome here and, in turn, introduce my colleagues. You may not be able to see the signs in the back of the room.

We are the Senate Standing Committee on Transport and Communications and are very, very pleased to be here. My colleagues are, from my right: Senator Peter Stollery, Ontario; Senator Mira Spivak, Manitoba; Senator Ethel Cochrane, Newfoundland; Senator Lorne Bonnell, Prince Edward Island; Senator Jack Marshall, Newfoundland; Senator William Petten, Newfoundland; Senator Henry Hicks, Nova Scotia; Senator Norman Atkins, Ontario and Senator Alasdair Graham, Nova Scotia. My name is MacDonald, and I am Nova Scotia.

On June 28, 1989, the Canadian Senate referred the Inquiry of the Honorable Senator Marshall, calling attention to the Senate, to the effects of the announcement by Air Canada, on February 1, 1989, to withdraw service from the Town of Stephenville, effective June 17, 1989, and this Inquiry was referred to this Committee and that the Committee investigate the entire matter and report back to the Senate not later than December 31 of this year.

The language of Senator Marshall's Inquiry and the Motion of Senator Bonnell, which referred the Inquiry to this Committee, brings to our attention certain effects.

These effects include changes in the complexion of transportation service to the region, altered cargo capacity available to businesses in the region, changes in the type of service available to the residents of Stephenville, changes in the TOPS designation in the region, impact on the economic health of the region and rationalization of air transport in the area around a system of feeder lines servicing the hub in Halifax, and from these questions arise questions regarding the role of transportation and the economic development of remote regions, questions as to government policy vis-a-vis deregulation, questions regarding the process of Appeal to the National Transportation Agency, whether or not it reflects both government policy and the needs of the public.

We were very, very pleased to have a delegation, led by His Worship Mr. Walsh, visit us in Ottawa, and we went over the terms of reference as we understood them, and I think it is safe to say, Your Worship, that you were in agreement with these particular matters and, at that time, had very little to add, although we are here if anybody has anything to add.

*[Traduction]*

les entendre car nous croyons qu'il est très important que les gens aient l'impression que leurs dirigeants écoutent ce qu'ils ont à dire.

D'ailleurs, votre présence ici ce matin est la meilleure preuve que quelqu'un se préoccupe de ce que nous pensons et nous vous en sommes très reconnaissants. Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur le maire. Comme je l'ai dit plus tôt, mesdames et messieurs, nous n'avons pas encore commencé nos délibérations. Je voudrais d'abord remercier son Honneur le Maire pour ses bonnes paroles avant de présenter mes collègues. Ceux qui sont en arrière de la salle ont peut-être de la difficulté à lire les noms.

Nous, du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, sommes très très heureux d'être ici aujourd'hui. Mes collègues sont, en partant de ma droite: le sénateur Peter Stollery de l'Ontario; la sénatrice Mira Spivak du Manitoba; la sénatrice Ethel Cochrane de Terre-Neuve; le sénateur Lorne Bonnell de l'Île-du-Prince-Édouard; le sénateur Jack Marshall de Terre-Neuve; le sénateur William Petten de Terre-Neuve; le sénateur Henry Hicks de Nouvelle-Écosse; le sénateur Norman Atkins d'Ontario et le sénateur Alasdair Graham de Nouvelle-Écosse. Je m'appelle MacDonald et je suis de Nouvelle-Écosse.

Le 28 juin 1989, le Sénat canadien a décidé le renvoi de l'enquête demandée par l'honorable sénateur Marshall qui attirait l'attention du Sénat sur les implications de la décision annoncée par Air Canada, le 1<sup>er</sup> février 1989, d'interrompre son service à réaction à la ville de Stephenville, à compter du 17 juin 1989; cette enquête a été renvoyée devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour que le Comité étudie l'ensemble de la question et fasse rapport au Sénat d'ici le 31 décembre.

Le libellé de l'interpellation du sénateur Marshall ainsi que la motion du sénateur Bonnell renvoyant l'enquête à notre comité attireraient notre attention sur certaines conséquences.

Ces conséquences comprennent des changements dans le caractère des services de transport de la région, une détérioration de la capacité de transport de fret à la disposition des entreprises de la région, des modifications au type de service offert aux habitants de Stephenville, des changements dans la désignation TOPS (Projet d'escale pour avions transatlantiques) pour la région, l'impact sur la santé économique de la région et la rationalisation du transport aérien autour d'un système de ligne d'apport desservant Halifax, la plaque tournante; à ces conséquences immédiates, d'autres viennent s'ajouter concernant le rôle du transport et le développement économique des régions isolées, la politique du gouvernement en matière de déréglementation, le processus d'appel devant l'Office national des transports et la question de savoir si la décision est conforme à la politique du gouvernement et tient suffisamment compte des besoins du public.

Nous étions très heureux qu'une délégation dirigée par son Honneur le maire Walsh nous rende visite à Ottawa et nous avons examiné le mandat tel que nous le connaissions et je pense que nous pouvons dire sans nous tromper, votre Honneur, que vous étiez d'accord sur le contenu et qu'à cette épo-

[Text]

As I say, and I keep repeating, and I have a reason to do this: these proceedings have not yet begun. If there are those who wish to be heard, we are here to hear them. We would prefer to give priority to those who have prepared briefs, so that we can study the briefs first, and have some opportunity to be able to reflect on the material in them and ask them intelligent questions on it. That is where our priority is, but if somebody says, "I would like to be heard", we are here to hear them. We intend to conduct these Hearings, certainly, all day today, all day tomorrow. We have not put a particular time limit on the witnesses because some witnesses may wish to take longer time, some witnesses may be comparatively short. We are going to have to pretty well judge how we are going as the day progresses. If it is necessary, we will conduct night Hearings.

I think that that is all that I have to say before I bring the meeting to order and begin the proceedings.

I have a couple of notes for my colleagues. First of all, this is going to be difficult. I am going to need some assistance here. It is going to be hard to recognize a Senator who wishes to ask a question, so we are going to have to work something out here. You are going to have to either wave your hand or try to get the attention of the Clerk, so that I will have some idea of the order in which you wish to be heard, and of course, even though there is a priority, I will recognize Senators wanting to ask supplementary questions on a point raised by another colleague.

Also, I would like to have a meeting to discuss this morning's proceedings. I would like to have a meeting at approximately 12:30 or 1:00, back in the hotel. The Committee can come together to discuss this morning's proceedings. That would be 12:30 or 1:00, or whenever it is we break. I am leaving that fairly loose. I don't think there is anything else.

This Inquiry now begins.

Our first witnesses are from Air Canada, represented here by Rene Lafrenière, who is the General Counsel, and Mr. Paul Casey. I hear that you had a little trouble.

**Mr. Rene Lafrenière, General Attorney for Air Canada:** No difficulty whatsoever, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I thought that somebody said that you had an accident on the road this morning, or something of that nature.

**Mr. Lafrenière:** It sounds to me like it might have been wishful thinking.

**The Chairman:** Do you have an opening statement, Mr. Lafrenière?

**Mr. Lafrenière:** Yes, I have Mr. Chairman, thank you. May I just thank you initially, for the promotion. I am really the General Attorney and I wouldn't want my boss, who is the General Counsel, to find out that I am the General Counsel, because that would probably raise some questions in his mind.

[Traduction]

que, vous aviez peu de chose à ajouter; cependant, nous sommes ici au cas où quelqu'un aurait quelque chose à ajouter.

Je l'ai dit, je le répète et ce n'est pas sans raison: les travaux n'ont pas encore débuté. Si certains veulent être entendus, nous sommes ici pour cela. Nous préférierions donner priorité à ceux qui ont préparé des mémoires, de telle sorte que nous puissions étudier les mémoires en premier lieu et avoir le temps de réfléchir sur leur contenu afin de pouvoir poser des questions intelligentes. C'est la façon dont nous aimerions procéder, mais si quelqu'un dit «Je voudrais être entendu», nous sommes ici pour cela. Nous avons l'intention de poursuivre les audiences aujourd'hui toute la journée et demain toute la journée, assurément. Nous n'avons pas fixé de limite de temps pour les témoignages parce que certains témoins auront peut-être besoin de plus de temps et d'autres, moins. Plus la journée avancera, plus nous serons en mesure de savoir où nous allons. Si nécessaire, nous poursuivrons les audiences pendant la nuit.

Je pense que c'est tout ce que j'avais à dire avant d'ouvrir la séance et de commencer les délibérations.

J'aimerais faire quelques observations à l'intention de mes collègues. En premier lieu, la tâche va être difficile. Je vais avoir besoin d'un peu d'aide. Il ne sera pas facile de reconnaître un sénateur qui désire poser une question, aussi devrions-nous mettre au point une façon de procéder. Il vous faudra soit lever la main soit essayer d'attirer l'attention du Greffier, de telle sorte que j'aurai une idée de l'ordre dans lequel vous désirez être entendu et, bien sûr, même s'il y a une priorité, je donnerai la parole aux sénateurs qui désirent poser des questions supplémentaires sur un point évoqué par un autre collègue.

En outre, je voudrais avoir une réunion afin de discuter des délibérations de ce matin. Je voudrais que nous nous rencontrions vers 12 h 30 ou 1 h, une fois revenus à l'hôtel. Le Comité peut se réunir pour discuter des délibérations de la matinée. Ce serait vers 12 h 30 ou 1 h, ou à un autre moment selon la durée des délibérations. Je ne veux pas fixer d'horaire rigide. Je ne pense pas qu'il y ait rien d'autre.

L'enquête commence maintenant.

Nos premiers témoins sont d'Air Canada, représentée ici par Maître René Lafrenière, conseiller juridique général et M. Paul Casey. J'ai entendu dire que vous avez eu de petits ennuis.

**M. René Lafrenière, avocat-général d'Air Canada:** Nullement, monsieur le président.

**Le président:** J'avais cru entendre quelqu'un dire que vous aviez eu un accident de la route ce matin, ou quelque chose du genre.

**M. Lafrenière:** Je pense que quelqu'un a dû prendre ses désirs pour des réalités.

**Le président:** Voulez-vous faire une déclaration préliminaire, monsieur Lafrenière?

**M. Lafrenière:** Oui, Monsieur le président. Puis-je d'abord me permettre de vous remercier pour l'avancement. Je suis en fait l'avocat-général et je ne voudrais pas que mon patron, le conseiller juridique général, découvre que je suis moi aussi conseiller juridique général, parce que cela susciterait probablement une certaine confusion dans son esprit.

## [Text]

Mr. Chairman, Air Canada appears this morning at your invitation, pursuant to the Resolution of the Committee inviting you to inquire into the effects on the Town of Stephenville of the discontinuance of Air Canada's jet service.

Air Canada understands, Mr. Chairman, that these proceedings are investigative, rather than adversarial and it is in this light that we approach the Hearing, and we will do our best to assist your Committee in its Inquiry.

In your letter to me, of October 8, you outlined those specific areas that you wanted Air Canada to touch upon in its submission and, if I may, I would like to come back to that letter in a moment, but first, there are two preliminary points that I would like to make, and then, I would like to review, in some detail if you would permit, the legal requirements attendant upon a discontinuance of service.

Firstly, I would like to address the issue of confidentiality. Air Canada operates in a competitive environment and, in that light, we might have to decline to produce certain information of a confidential nature, for competitive and commercial reasons. Confidentiality, Mr. Chairman, has consistently been protected by the Courts and by the regulators, before which Air Canada and other carriers have appeared, and while we are, as I said at the outset, prepared to assist your Committee, I don't believe that our voluntary appearance here should put us in a prejudicial or vulnerable position with regard to this kind of sensitive information.

At this point, however, perhaps it is sufficient simply to raise the issue and should the need arise, we can deal with any specific case that might come up if, indeed, anything does.

The second issue that I would like to raise with you is, perhaps, more delicate. After Air Canada has received your letter of October 8, inviting us to attend here, and requesting specifically that we address the matter of joint fares, you referred to the importance of joint fare agreements in opening up new air services for Stephenville. We have subsequently learned that the issue of joint fares is a matter that is, at present time, under some type of investigation by Consumer and Corporate Affairs.

We are unaware of what form the complaint with respect to joint fares has given rise to the Consumer and Corporate Affairs investigation might have taken, but you can appreciate that whatever that might be, whatever the form might be, the matter of a complaint, from our perspective, sir, places the issue of joint fares in a virtual sub judice situation, and therefore, while Air Canada is prepared to discuss the general principles of joint fares and joint fare making, and discuss them along the lines outlined in your letter, Air Canada may have to refuse to discuss the matter in specific terms, in light of the pending investigation.

## [Traduction]

Monsieur le président, Air Canada se présente ce matin en réponse à l'invitation que vous avez lancée conformément à la résolution du Comité vous invitant à enquêter sur les effets qu'aurait sur la ville de Stephenville la suppression du service d'avions à réaction d'Air Canada.

Monsieur le président, Air Canada comprend que les présentes délibérations constituent une enquête et non pas une contestation. C'est dans cette optique que nous nous présentons à l'audience, et nous assurons le Comité de toute notre collaboration.

Dans la lettre que vous m'avez adressée le 8 octobre, vous énonciez les questions précises que vous vouliez voir traitées dans le mémoire d'Air Canada; avec votre permission, je reviendrai sur cette lettre dans un moment, mais j'aimerais d'abord faire deux mises au point, après quoi je parlerai en détail des obligations légales associées à une suppression de service.

Premièrement, je parlerai de la question de la confidentialité. Comme Air Canada fait des affaires dans un milieu où la concurrence est forte, il se peut que nous devions refuser de divulguer certains renseignements de nature confidentielle, et ce pour des raisons liées aux impératifs de la concurrence et du commerce. La confidentialité a toujours été protégée par les tribunaux et les organismes de réglementation devant lesquels Air Canada et d'autres transporteurs ont comparu, et bien que nous soyons, je le répète, disposés à collaborer avec le Comité, j'estime que même si nous comparaissons de notre plein gré, on ne saurait nous obliger à divulguer des renseignements susceptibles de nuire à notre compétitivité ou de nous rendre vulnérables à ce chapitre.

Peut-être sera-t-il possible de soulever simplement les questions et, le cas échéant, de fonctionner cas par cas, si tant est bien entendu, que la situation se présente.

La seconde question que j'aimerais soulever est peut-être un peu plus délicate. Après qu'Air Canada a reçu votre lettre du 8 octobre, dans laquelle vous nous invitiez à nous présenter à cette audience et à parler de la question des accords de tarifs pluritransporteurs, vous avez parlé de l'importance que revêtent les accords de tarifs pluritransporteurs dans la mise en place de nouveaux services de transport aérien à Stephenville. Par la suite, nous avons appris que la question des tarifs pluritransporteurs fait l'objet d'une enquête du ministère des Consommateurs et des Sociétés.

Nous ignorons en quoi consistait la plainte qui a donné lieu à l'enquête du ministère des Consommateurs et des Sociétés au sujet des tarifs pluritransporteurs, mais nous estimons que, peu importe la nature ou la formulation de la plainte, le fait qu'une plainte ait été déposée fait pratiquement en sorte que toute la question des tarifs doit être considérée comme si elle était devant les tribunaux. Par conséquent, même si Air Canada est disposée à discuter des principes généraux des tarifs pluritransporteurs et de leur mise en place, suivant les conditions exposées dans votre lettre, il se peut qu'Air Canada se voie obligée de refuser de discuter de cas particuliers à cause de l'enquête qui est en cours.

[Text]

Once again, we were certainly not the ones who launched the investigation, but it is, I believe, my duty to ensure that my client be protected in this matter.

I would now like to touch upon the legal requirements to a discontinuance of service.

Mr. Chairman, I had the benefit of hearing the presentation made, or at least a part of the presentation made to your Committee by the General Counsel of the National Transportation Agency, Maître Jacques. I believe that his outline was clear and I agree with his outline of the Law completely.

Section 76 of the *National Transportation Act* requires notice, not justification, notice to the National Transportation Agency. I won't bother reading the section for now, but it is interesting however to note, Mr. Chairman, that the policy paper that preceeded the passage of the *National Transportation Act* of 1987, entitled "Freedom to Move", contemplated even less stringent notice requirements than those which were finally enacted.

Section 76 of the Act, which is the one that we are dealing with, requires notice, in the case of discontinuance, in a given form that is prescribed and to such persons as are prescribed, and one finds those specific prescriptions in Section 14 (1) of the *Air Transportation Regulations* and, once again, I don't suspect that it is necessary to read Section 14 (1), but suffice it to say that pursuant to this section of the Act and of the Regulations, a series of letters were sent on January 31 and February 1, by our President and Chief Executive Officer, Mr. Jeannot, dated January 31, to the Honorable Minister of Transport for Canada, a letter dated the same date, signed by my colleague, Mr. Casey, who is accompanying me, and who is our Director, Regulatory Affairs, to the National Transportation Agency, and then a letter dated February 1, from our Manager for Newfoundland, Mr. Osadchy, to the Minister of Transportation and Communications for Newfoundland/Labrador.

All of these letters advised of a series of station closures, effective on January 17, meeting, I respectfully submit, the 120 day notice requirements of the Regulations.

**The Chairman:** May I interrupt, Mr. Lafrenière?

**Mr. Lafrenière:** Yes, sir.

**The Chairman:** The point you are establishing is that you needed neither justification nor permission to withdraw service. All that was required of you was that you gave notice that you were going to withdraw service?

**Mr. Lafrenière:** That is what the Law says, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Okay.

**Mr. Lafrenière:** In addition, Air Canada published a series of display ads in newspapers, as required by Section 14 (1) of the Regulations.

[Traduction]

Encore là, bien que nous ne soyons pas à l'origine de l'enquête, j'estime qu'il est de mon devoir de veiller à la protection de mon client dans ce domaine.

Je parlerai maintenant des aspects légaux de la suppression de service.

Monsieur le président, j'ai eu l'occasion d'entendre, du moins en partie, la présentation du mémoire qu'a déposé l'avocat-général de l'Office national des transports, maître Jacques. Son exposé était clair et concorde en tous points avec mon interprétation de la Loi.

L'article 76 de la Loi nationale sur les transports exige qu'on avise l'Office national des transports, et non pas qu'on lui donne des justifications. Je ne vous ferai pas la lecture de l'article au complet, mais je ferai remarquer, monsieur le président, que dans l'énoncé de politique, intitulé «Aller sans entraves», qui a précédé l'adoption de la Loi nationale de 1987 sur les transports, on envisageait, quant à l'avis à donner, des exigences encore moins contraignantes que celles qui ont été adoptées dans la Loi.

L'article 76 de la Loi prescrit que dans le cas d'une suppression de service, le licencié est tenu d'en aviser, en la forme et selon les modalités réglementaires, les destinataires désignés par le règlement. Les mêmes exigences se retrouvent à l'article 14(1) du Règlement sur les transports aériens. Je suppose qu'il n'est pas non plus nécessaire de lire l'article 14(1) au complet, mais je dirai simplement que, conformément à cet article de la Loi et du Règlement, une série de lettres ont été envoyées le 31 janvier et le 1<sup>er</sup> février, soit une lettre de notre président et directeur général, Monsieur Jeannot, adressée le 31 janvier à l'honorable ministre des Transports du Canada, une lettre datée du même jour et adressée à l'Office national des transports par mon collègue ici présent, M. Casey, qui est notre directeur des Affaires réglementaires, ainsi qu'une lettre datée du 1<sup>er</sup> février envoyée par notre gestionnaire pour Terre-Neuve, M. Osadchy, au ministre des transports et des communications de Terre-Neuve et du Labrador.

Ces lettres donnaient un avis de la fermeture de certaines stations, qui devait entrer en vigueur le 17 janvier, et je tiens à vous faire remarquer qu'elles respectaient le préavis réglementaire de 120 jours.

**Le président:** Puis-je vous interrompre, monsieur Lafrenière?

**M. Lafrenière:** Bien sûr, monsieur.

**Le président:** Ce que vous voulez dire, c'est que vous n'étiez pas tenus de vous justifier ni de demander la permission pour procéder à des suppressions de services. Tout ce qu'on attendait de vous, c'était d'aviser les intéressés que vous vous apprêtiez à supprimer des services?

**M. Lafrenière:** C'est effectivement ce que dit la Loi, monsieur le président.

**Le président:** Bien.

**M. Lafrenière:** De plus, Air Canada a publié de grandes annonces dans les journaux, comme l'exige l'article 14(1) du Règlement.

*[Text]*

I submit, therefore, Mr. Chairman, that the legal requirements of both the Act and the Regulations were met. Notice is what the Law requires and notice is what we gave.

We have received a number of comments, Mr. Chairman, with respect to the way Air Canada made its initial announcement, in February, regarding the withdrawal of services, and most of these dealt with lack of advance notice or consultation with municipalities and provincial authorities.

I must point out, sir, that it is a prime concern of Air Canada's that whenever Air Canada makes a change which impacts on its employees, we attempt to ensure that our employees find out about these changes first.

These people support the company and they give the company their dedication in the performance of their jobs, and it would be unfair, I submit, if these people had learned of important changes, which can impact on their lives, from an outside source, and that is why we advised our employees first.

Once this was done, Air Canada endeavoured to notify key municipal, provincial and federal officials. An effort was made to contact key officials by telephone. All received a package containing the proposed public announcement in the form of a press release, plus background information.

Some issues were raised with respect to the location of the press conference. I don't suppose that I need to tell you, Mr. Chairman, that the objective of a press conference is to communicate, as widely as possible, with the media so that the media can, in turn, relay the news to the general public.

Air Canada held that press conference in Corner Brook for two reasons: the majority of the passengers who use the Stephenville airport live in Corner Brook, and the majority of the media outlets are there.

Mr. Chairman, subsequent to our withdrawal, a number of complaints were made to the National Transportation Agency, raising, specifically, the issue of the propriety of the notice. The Agency passed upon all of these complaints, and in all of the decisions, the Agency stated that Air Canada had, effectively, complied with the Regulations.

I think I need only refer you to a couple of decisions. The decision that was given on May 1, on a complaint of the Town of Stephenville, sets out the basis on which the complaint was dismissed and indicates that Air Canada complied with the Regulations.

The decision with respect to the complaint raised by the Stephenville Chamber of Commerce makes it clear that Air Canada effectively complied with the relevant sections of the Legislation and the Regulations. In case, Mr. Chairman, there is any kind of equivocation with respect to what is meant by "effectively complied", we can look to the French text that says:

C'est bien conformé,  
and I would settle for

C'est bien conformé,

*[Traduction]*

J'en conclus donc, monsieur le président, que nous avons satisfait aux exigences de la Loi et du Règlement. La Loi parle d'un avis, et nous avons donné un avis.

Monsieur le président, nous avons eu connaissance de plusieurs commentaires quant à la façon dont Air Canada a fait, en février, l'annonce initiale de la suppression de services; pour la plupart, ces commentaires avaient trait à l'absence d'un préavis suffisant ou à l'absence de consultation avec les autorités provinciales et municipales.

Je dois rappeler, monsieur, que chaque fois qu'Air Canada apporte des changements susceptibles d'affecter ses employés, la préoccupation première de la société est d'en aviser ses employés en premier.

Nos employés sont à la base de nos opérations et s'acquittent de leurs tâches avec tout le dévouement possible; à notre avis, il aurait été injuste que nos employés apprennent de sources extérieures que leur employeur apportait des changements importants qui pouvaient avoir des répercussions sur leurs vies. C'est pourquoi nous avons avisé nos employés en premier.

Par la suite, Air Canada a avisé les autorités municipales, provinciales et fédérales les plus importantes. Nous nous sommes efforcés de rejoindre les responsables les plus importants au téléphone. Tous ont reçu un dossier renfermant la proposition d'annonce publique sous forme de communiqué de presse, à laquelle s'ajoutaient des données accessoires.

On a aussi parlé de l'endroit choisi pour la tenue de la conférence de presse. Ai-je besoin de vous dire, monsieur le président, que l'objectif des conférences de presse consiste à communiquer au plus grand nombre de médias possible des nouvelles qui seront ensuite communiquées au grand public.

Air Canada a tenu sa conférence de presse à Corner Brook pour deux raisons: La majorité des usagers de l'aéroport de Stephenville vivent à Corner Brook, et la majorité des médias y ont des points de services.

Monsieur le président, certaines plaintes ont été déposées auprès de l'Office national des transports à la suite de notre retrait de Stephenville, particulièrement au sujet de la validité de l'avis. Après examen des plaintes, l'Office a jugé dans tous les cas qu'Air Canada s'était bien conformée aux exigences du Règlement.

Je ne donnerai que deux exemples de décisions. La décision rendue le 1<sup>er</sup> mai au sujet d'une plainte présentée par la municipalité de Stephenville, énonce les raisons pour lesquelles la plainte a été rejetée et indique qu'Air Canada s'est bien conformée au Règlement.

La décision quant à la plainte présentée par la Chambre de commerce de Stephenville montre clairement qu'Air Canada s'est bien conformée aux exigences des articles pertinents de la Loi et du Règlement. S'il y a la moindre équivoque quant à la signification de l'expression «effectively complied» du texte anglais, on peut se reporter au texte français, qui dit:

«s'est bien conformé»,  
ce qui me satisfait pleinement.

*[Text]*

but in the decision with respect to the complaint of, I believe it was TPL Glass, the Agency went so far as to say:

Air Canada, c'est parfaitement conforme à ces dispositions.

I will settle for that, too.

I have spent some time, Mr. Chairman, on the process, because there have been a number of allegations, I respectfully submit, unfounded, as to the integrity of the process. I submit we need not go beyond these decisions on the Regulations, Mr. Chairman; the Regulator's finding was very clear.

If I might, sir, I will come back to your letter of October 8. You sought Air Canada's comments on the following issues:

The Committee is especially interested in hearing your views on the importance of joint fare agreements in opening up new air services for Stephenville, route rationalization; that is to say, why airlines are removing their larger aircraft from smaller centres to larger hubs, the differences between the Deer Lake and Stephenville air markets, freight capacity before and after Air Canada's exit from Stephenville and the necessary passenger load factors required to operate jet and non-jet services out of Stephenville.

As agreed, Mr. Chairman, Mr. Ross McCormack, Air Canada's Vice President of Passenger Marketing, will be here tomorrow. We have prepared a précis of his comments on the specific issues raised in your letter of October 8. I can distribute copies in both French and English of those comments to your Committee now, so that you may wish to review it before Mr. McCormack attends tomorrow.

Thank you very much, sir.

**The Chairman:** You will be giving us the information prior to Mr. McCormack's appearance tomorrow, when we expected to get the information?

**Mr. Lafrenière:** Yes, I have the submission here, sir, in 20 English copies and 20 French copies. We are prepared to distribute that now.

**The Chairman:** But we want to hear Mr. McCormack tomorrow.

**Mr. Lafrenière:** I would propose, sir, that Mr. McCormack might, perhaps, highlight his brief, and then, perhaps, you could ask whatever questions your Committee feels is necessary.

**The Chairman:** Before I open the panel for questions, did I understand you to indicate that you had some reluctance in discussing, or answering any questions with respect to joint fare agreements, because you consider them sub judice because there is an Action under the *Competition Act* before Consumer and Corporate Affairs?

*[Traduction]*

Mais dans la décision relativement à la plainte présentée par TPL Glass, je crois, l'Office est allé jusqu'à dire:

Air Canada s'est parfaitement conforme à ces dispositions.

Je suis d'accord avec cela aussi.

Je me suis arrêté, monsieur le président, sur le processus, parce qu'un certain nombre d'allégations, à mon humble avis, non fondées, ont été faites quant à l'intégrité du processus. Je crois, monsieur le président, qu'il n'est pas nécessaire de sortir des limites de ces décisions sur le Règlement; les constatations de l'organisme de réglementation étaient très claires.

J'aimerais, monsieur, revenir à votre lettre du 8 octobre. Vous avez demandé à Air Canada de faire des commentaires sur les questions suivantes:

Le Comité aimerait particulièrement connaître votre opinion sur l'importance des accords de tarif pluritransporteur en ce qui concerne l'inauguration de nouveaux services aériens pour Stephenville, la rationalisation des routes; c'est-à-dire les raisons pour lesquelles les lignes aériennes transfèrent leurs gros aéronefs des centres plus petits aux centres plus gros, les différences entre le marché aérien de Deer Lake et celui de Stephenville, la capacité de fret avant et après l'abandon des services offerts par Air Canada à Stephenville, et le coefficient d'occupation nécessaire à l'exploitation de services à réaction et de services autres que des services à réaction à l'extérieur de Stephenville.

Comme il est entendu, monsieur le président, M. Ross McCormack, vice-président de Marketing Passagers, sera ici demain. Nous avons préparé un résumé des commentaires qu'il a faits sur les questions précises soulevées dans votre lettre du 8 octobre. Je peux distribuer maintenant à votre comité des copies en français et en anglais de ces commentaires, afin que vous puissiez les examiner avant la comparution de M. McCormack, demain.

Merci beaucoup, monsieur.

**Le président:** Nous nous attendions à recevoir l'information demain, en présence de M. McCormack, mais vous allez nous la donner avant?

**M. Lafrenière:** Oui, monsieur, j'ai ici 20 exemplaires en anglais et 20 autres en français du mémoire. Nous pouvons les distribuer maintenant.

**Le président:** Mais nous voulons entendre M. McCormack demain.

**M. Lafrenière:** Je suggérerais, monsieur, que M. McCormack fasse un résumé de ses commentaires pour que vous puissiez ensuite poser toutes les questions que votre comité juge nécessaires.

**Le président:** Avant le début de la période de questions, j'aimerais savoir si je vous ai bien compris, vous avez indiqué que vous hésitez à discuter des accords de tarif pluritransporteur ou à répondre aux questions à ce sujet, parce que vous considérez que l'affaire est devant les tribunaux, vu qu'une action a été intentée contre le ministère des Consommateurs et des Sociétés en vertu de la Loi sur la concurrence?

[Text]

**Mr. Lafrenière:** We are led to understand, sir, that there is an investigation, yes.

**Senator Marshall:** A supplementary, Mr. Chairman. That is kind of convenient, isn't it? This has been going on, and you have disturbed the whole community and the whole section of Canada, and all of a sudden, the problem of joint fares is not definitive yet; it is under investigation?

**Mr. Lafrenière:** We didn't start the investigation, Senator.

**The Chairman:** No, but I think that what Senator Marshall is getting at: we have no evidence that there has been a complaint filed. We understand that the Stephenville Chamber of Commerce has retained Mr. Lawson Hunter, well-known, to represent them, but the fact is that we have no evidence at all that such a complaint has been filed. Where is the Stephenville Chamber of Commerce? I just don't want to have the questions cut off with respect to the matter of joint fare agreements because of something which is said to be sub judice, but is, in effect, not.

**Mr. Lafrenière:** Mr. Chairman, perhaps I can assist. We have not received a formal indication that an Action has been launched. We are led to understand that some form of complaint has been filed, as a result of which, Consumer and Corporate Affairs has asked for a meeting with Air Canada, as part of its investigation, and it is on that basis that I am a little tender about answering specific questions with respect to joint fares.

I think that if one looks at the types of questions that you have asked in your letter, with respect to joint fares, the question appears to be more of a philosophical nature than one dealing with specific joint fare arrangements. On that basis, I suspect that we may have no particular difficulty discussing joint fares with you. Indeed, in the brief to which Mr. McCormack is going to speak tomorrow, there is a section on the principles attendant upon joint fares. However, as to any specifics, I have to be cautious on behalf of my client, Mr. Chairman.

**Senator Marshall:** As far as I am concerned, there are only two companies that could object to joint fares; that is, Air Canada and Air Nova. Now, do you say that Air Canada didn't put in any submission objecting to a joint fare agreement between First Air and —

**Mr. Lafrenière:** I am afraid that there is a bit of a difficulty, Honorable Senator. You don't object to joint fares; you either agree to enter into a joint fare agreement or you don't.

**Senator Marshall:** Alright, so answer the question on your terms, then.

**Mr. Lafrenière:** We didn't object to joint fares because one does not object to joint fares. We didn't enter into one, yes.

**Senator Marshall:** What about Air Nova? Are you representing Air Nova?

[Traduction]

**M. Lafrenière:** Nous sommes amenés à croire, monsieur, qu'une enquête est en cours, oui.

**Le sénateur Marshall:** Une autre, monsieur le président. Cela tombe bien, non? Cela dure depuis un certain temps, et vous avez dérangé toute la collectivité et toute cette partie du Canada, et tout à coup, nous apprenons que le problème des tarifs pluritransporteurs n'est pas encore réglé; cela fait l'objet d'une enquête?

**M. Lafrenière:** Nous n'avons pas commencé l'enquête, sénateur.

**Le président:** Non, mais je crois que ce que le sénateur Marshall veut dire, c'est que nous n'avons pas de preuve qu'une plainte ait été déposée. Nous savons que la Chambre de commerce de Stephenville a engagé le réputé M. Lawson Hunter pour la représenter, mais le fait est que nous n'avons aucune preuve qu'une plainte ait été déposée. Où est la Chambre de commerce de Stephenville? Je ne veux justement pas que la question des accords de tarif pluritransporteur soit éludée à cause de quelque chose que l'on dit être devant les tribunaux, mais qui, en réalité, ne l'est pas.

**M. Lafrenière:** Monsieur le président, je peux peut-être aider. Nous n'avons pas reçu d'avis officiel qu'une action a été intentée. Nous sommes amenés à croire qu'une plainte d'une certaine forme a été déposée, à la suite de quoi le ministère des Consommateurs et des Sociétés a demandé la tenue d'une réunion avec Air Canada, dans le cadre de son enquête, et c'est pourquoi j'hésite un peu à répondre à des questions précises en ce qui concerne les tarifs pluritransporteurs.

Je pense que si l'on regarde les types de questions que vous avez posées dans votre lettre en ce qui concerne les tarifs pluritransporteurs, cela semble être davantage des questions d'ordre philosophique que des questions traitant d'un accord précis de tarif pluritransporteur. C'est pourquoi j'ai le sentiment qu'il n'y aurait pas de problèmes particuliers à discuter des tarifs pluritransporteurs avec vous. En effet, dans le résumé dont M. McCormack doit parler demain, il y a une partie qui traite des principes qui accompagnent les tarifs pluritransporteurs. Toutefois, monsieur le président, pour ce qui est des détails, je dois être prudent, dans l'intérêt de mon client.

**Le sénateur Marshall:** En ce qui me concerne, il n'y a que deux sociétés qui pourraient s'opposer aux tarifs pluritransporteurs, soit Air Canada et Air Nova. Maintenant, voulez-vous dire qu'Air Canada n'a pas présenté de mémoire pour s'opposer à un accord de tarif pluritransporteur entre First Air et . . .

**M. Lafrenière:** J'ai peur qu'il y ait un petit problème, honorable sénateur. On ne s'oppose pas à des tarifs pluritransporteurs; on accepte ou on refuse de conclure un accord de tarif pluritransporteur.

**Le sénateur Marshall:** D'accord, donc répondez à la question en vos termes, alors.

**M. Lafrenière:** Nous ne nous sommes pas opposés aux tarifs pluritransporteurs parce que l'on ne s'oppose pas aux tarifs pluritransporteurs. Nous n'avons pas conclu un tel accord, c'est tout.

**Le sénateur Marshall:** Et au sujet d'Air Nova? Est-ce que vous représentez Air Nova?

[Text]

**Mr. Lafrenière:** I am not representing Air Nova, sir.

**Senator Marshall:** They are part of the regime, aren't they, Air Nova?

**Mr. Lafrenière:** They are an Air Canada connector, but I am not here representing Air Nova.

**Senator Marshall:** You should be a politician.

**Mr. Lafrenière:** I would be afraid of that, sir.

**Senator Stollery:** May I just clear up one thing, Mr. Chairman? In terms of the first part of the issue, the abandoning of the service to Stephenville. What you are saying is, just to make it clear in my mind, that under the terms of the new *National Transportation Act* of 1987, that is all that it requires you to do. It requires you to give notification of your decision to abandon service, is that right?

**Mr. Lafrenière:** That is what the Law says, Mr. Senator, yes.

**The Chairman:** I think Senator Bonnell had a question.

**Senator Bonnell:** What I am trying to say, Mr. Chairman: since apparently you applied and gave notice of 120 days, you did all the things that the Act required you to do, and then you withdrew your service, not only from here, but from Charlottetown, Prince Edward Island, you changed service around and in Sydney. You are doing this all across Canada.

Up until that time, or until the *National Transportation Act* was passed, did you not have to have a Hearing and give the public an opportunity to be heard? Has this been all changed in the last two years, this deregulation type of thing?

**Mr. Lafrenière:** As I recall, Senator, and I have enough difficulty coping with the Law as it is, rather than trying to cope with the Law as it was, the difference was basically between notification and an application. In the previous Legislation, one had to apply to the Regulator. The Regulator would then determine whether or not a Hearing was warranted, and the Regulator usually did.

**Senator Bonnell:** As I understood it, every time you cut a service, you had to go before the national agency, and they would have a Hearing in the different communities, and the people would have an opportunity to be heard and tell you why you should continue, but now you don't have to do that anymore. That is over.

**Mr. Lafrenière:** Let's be very clear, Senator, the application under the previous Act or the notification under the present Act, related to a total discontinuance of service. Under the present Act, if we change a schedule or an operating pattern, no notice is required.

**Senator Bonnell:** Now that we know that you did everything legally and properly, don't you feel that Air Canada, perhaps, should have some conscience and to try to serve these outlying areas, or does it now, since it is a private company, just make money?

[Traduction]

**M. Lafrenière:** Je ne représente pas Air Nova, monsieur.

**Le sénateur Marshall:** Elle fait partie du régime, Air Nova, n'est-ce pas?

**M. Lafrenière:** C'est une compagnie de liaison d'Air Canada, mais je ne suis pas ici pour représenter Air Nova.

**Le sénateur Marshall:** Vous devriez faire de la politique.

**M. Lafrenière:** J'aurais peur, Monsieur.

**Le sénateur Stollery:** Puis-je mettre une chose au point, Monsieur le Président? En ce qui concerne la première partie de la question, l'abandon du service à Stephenville. Ce que vous dites, si je comprends bien, c'est qu'aux termes de la nouvelle Loi de 1987 sur les transports nationaux, c'est tout ce que vous avez à faire. La Loi stipule que vous devez émettre un avis lorsque vous décidez d'abandonner un service, est-ce exact?

**M. Lafrenière:** C'est ce que dit la Loi, monsieur le sénateur, oui.

**Le président:** Je pense que le sénateur Bonnell avait une question.

**Le sénateur Bonnell:** Ce que j'essaie de dire, monsieur le président, c'est que puisque de toute évidence vous avez présenté une demande et donné un avis de 120 jours, vous avez fait tout ce que la Loi vous demande de faire, et puis vous avez cessé d'offrir le service, non seulement à partir d'ici, mais à partir de Charlottetown (Î.-P.-É.), vous avez changé le service autour et à Sydney. Vous faites cela partout au Canada.

Auparavant, ou avant l'adoption de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, n'étiez-vous pas obligé de tenir une audience et de donner au public l'occasion de se faire entendre? Est-ce qu'on a tout changé au cours des deux dernières années, la déréglementation, vous voyez ce que je veux dire?

**M. Lafrenière:** Si je me rappelle bien, sénateur, et j'ai assez de difficulté à me débrouiller avec la Loi telle qu'elle est, je n'essaierai pas de me débrouiller avec la Loi telle qu'elle était, la différence réside fondamentalement entre l'avis et une demande. En vertu de la loi antérieure, il fallait faire une demande à l'organisme de réglementation. Ce dernier déterminait alors s'il était justifié de tenir une audience, et, ordinairement, il le faisait.

**Le sénateur Bonnell:** Si je comprends bien, chaque fois qu'il était question d'abandonner un service, vous deviez aller devant l'Office national, et ce dernier tenait une audience dans les différentes localités, et les gens avaient l'occasion d'être entendus et de vous dire pourquoi vous deviez continuer, mais maintenant, vous n'avez plus à le faire. C'est tout.

**M. Lafrenière:** Soyons très clairs, sénateur, la demande prévue dans l'ancienne loi ou l'avis prévu dans la Loi actuelle ont trait à une interruption totale du service. En vertu de la Loi actuelle, si nous modifions un horaire, ou une modalité de fonctionnement, aucun avis n'est nécessaire.

**Le sénateur Bonnell:** Maintenant que nous savons que vous avez tout fait légalement et correctement, pensez-vous qu'Air Canada devrait faire preuve de sens civique et essayer de desservir ces régions isolées, ou est-ce qu'à titre de société privée, son objectif n'est maintenant que de faire de l'argent?

[Text]

**Mr. Lafrenière:** Does that question really require an answer, Mr. Chairman?

**Senator Bonnell:** No, perhaps you had better not, or you might not have the job you have, if you tell the truth, probably.

**Mr. Lafrenière:** No, I usually tell the truth.

**Senator Bonnell:** I know, that is why I say you had better not answer it.

**Mr. Lafrenière:** I might say that I find that question somewhat abusive, sir.

**Senator Bonnell:** I am sorry, I don't mean to be. Do you feel that since Air Canada now is a private company, and not a national Government Crown Agency, that it is more inclined to be a profit-making company today than it was, say, two years ago?

**Mr. Lafrenière:** Well, even two years ago, Senator, if you look at the Air Canada Act of 1976, there was a very peculiar provision in that Act, even though Air Canada was still then a Crown Corporation, that required that the company be operated in contemplation of profit, Section 17. Today, sir, we are in the same position as any other corporation that operates in Canada; be that Canadian, Intair, City Express, or any other. We have a responsibility to our shareholders, of whom there are 360 in Newfoundland, to run the company in a profitable manner.

**Senator Bonnell:** Could you give me any idea of how much money the company might be losing by continuing to give service to Stephenville?

**Mr. Lafrenière:** I am not prepared to answer that question.

**Senator Bonnell:** No further questions, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Petten first, please.

**Senator Petten:** Thank you, Mr. Chairman. I understand, from what I have read and from what I have heard, that originally, Air Canada was going to enter into a joint fare agreement with First Air and then they reversed their decision, or they changed their mind, whichever way you want to put it. Would you comment on that one, please?

**Mr. Lafrenière:** If I might suggest, Senator, Mr. McCormack, our Vice President, Marketing, will be here tomorrow and he is the one who will respond to that question.

**Senator Petten:** I can ask him that same question?

**Mr. Lafrenière:** Yes, sir.

**Senator Petten:** Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Spivak?

**Senator Spivak:** Mr. Lafrenière, you went to some lengths here to very carefully establish the legal context under which

[Traduction]

**M. Lafrenière:** Faut-il vraiment que je réponde à cette question, monsieur le président?

**Le sénateur Bonnell:** Non. Il vaut peut-être mieux ne pas y répondre. Vous n'occuperiez probablement pas le poste que vous occupez si vous répondiez franchement à cette question.

**M. Lafrenière:** Pas du tout. J'ai l'habitude de parler franchement.

**Le sénateur Bonnell:** Je le sais. C'est pour cela que je dis qu'il est préférable de pas répondre.

**M. Lafrenière:** Monsieur, je dirais que je trouve cette question quelque peu offensante.

**Le sénateur Bonnell:** Je suis désolé. Ce n'était pas mon intention. Pensez-vous que Air Canada, qui est maintenant une entreprise privée au lieu d'une société de la Couronne, a plus tendance à chercher à faire du profit qu'il y a, disons, deux ans?

**M. Lafrenière:** Eh bien, même il y a deux ans, honorable sénateur, si vous consultez la Loi sur Air Canada de 1976, il y avait une disposition très curieuse dans cette loi, à l'article 17, qui, même si Air Canada était encore une société de la Couronne, voulait que l'entreprise soit guidée par la recherche du profit. Aujourd'hui, nous sommes dans la même situation que n'importe quelle autre société au Canada, notamment Canadian, Intair ou City Express. Nous avons une responsabilité à l'égard de nos actionnaires, dont incidemment 360 sont de Terre-Neuve: celle de chercher à faire du profit.

**Le sénateur Bonnell:** Pouvez-vous me donner une idée des sommes que la société perdrait en continuant de desservir Stephenville?

**M. Lafrenière:** Je ne suis pas préparé pour répondre à cette question.

**Le sénateur Bonnell:** Pas d'autre question, monsieur le président.

**Le président:** L'honorable sénateur Petten d'abord, s'il vous plaît.

**Le sénateur Petten:** Merci, monsieur le président. J'ai cru comprendre, d'après ce que j'ai lu et entendu, que Air Canada devait conclure avec First Air un accord de tarifs pluritransporteurs et que les deux sociétés sont revenues sur leur décision, ou ont changé d'idée, comme vous voudrez. Pouvez-vous nous fournir des explications, s'il vous plaît?

**M. Lafrenière:** Si vous permettez, honorable sénateur, M. McCormack, notre vice-président au marketing, sera ici demain et c'est lui qui sera en mesure de répondre à cette question.

**Le sénateur Petten:** Je pourrai lui poser cette même question?

**M. Lafrenière:** Oui, honorable sénateur.

**Le sénateur Petten:** Merci beaucoup. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Honorable sénateur Spivak?

**Le sénateur Spivak:** Monsieur Lafrenière, vous vous êtes donné beaucoup de mal pour nous expliquer soigneusement les

## [Text]

Air Canada can exit from a particular field of service, and you went through the Law and, of course, we have had that explained to us, but I want to ask you this question; strictly speaking, however, that is not the end of the matter. I mean, you can exit from the service, but under the *Competition Act*, if there is a matter here that involves the practice of anti-competitive acts, then, of course, there are all kinds of mechanisms available to either restore the service or prevent that. It isn't just as simple as just exiting because you don't want to do that, and all that is required is legally giving notice. There are consequences of this Act, so, in effect, the important issue here, which would throw light on that particular exit, is the question of joint fares, and you haven't been as careful to give us the legal context surrounding your inability to answer questions on the question of joint fares, and since that question hasn't been established, I would like to ask you: a statement is here in our briefing notes that the reason given for Air Canada's unwillingness to negotiate a joint fare agreement was that it would result in unfair competition for its alliance partner, Air Nova.

What I am asking you is basically two things: first of all, that the matter of exit is not just so simple as giving notice, because if there are other things involved, there are attendant consequences; and the second thing is, I would like you to throw a little more light on exactly why, legally, under which Acts and under what kind of Regulations you cannot answer questions here about the joint fare agreement.

I am asking you these questions because, of course, I realize you are the lawyer. The other person who will be here will be answering questions of policy, but you, of course, are responsible for answering these legal questions, and so, I would like you to answer them for me.

**Mr. Lafrenière:** Well, firstly, with regard to exit or a discontinuance of the service, I am not aware of any provisions in the *Competition Act* under the terms of which a carrier could be directed to start up a service again.

**Senator Spivak:** Under the *National Transportation Act*. Does not the *National Transportation Act* have that ability? I understood that it did. That is to say, the whole point of a new policy, and even the past policy, was to insure that there would be competition, not to ensure that there would be a duopoly who could then eliminate competition.

That is the essential question. I am looking at Section 51, which has to do with anti-competitive acts of the *Competition Act*. I am not a lawyer; you are the lawyer. So I guess what I would like you to do is clarify this whole area for me.

**Mr. Lafrenière:** I am always very reluctant when someone opens a remark by saying "but I am not a lawyer". That always puts me on my defensive.

**Senator Spivak:** Well, I can understand why. Lawyers like to deal with other lawyers; it is easier.

## [Traduction]

dispositions de la loi en vertu desquelles Air Canada peut cesser d'offrir un service donné et, bien sûr, la société s'est conformée à la loi, c'est ce qu'on nous a expliqué, mais j'aimerais vous poser une question; à proprement parler, ça ne s'arrête pas là. Vous pouvez interrompre le service, mais en vertu de la Loi sur la concurrence, si des agissements anti-concurrentiels sont en cause ici, alors, bien sûr, il existe différents mécanismes permettant soit de rétablir le service, soit d'empêcher que cela se produise. On ne peut pas interrompre un service juste parce qu'on ne veut plus le donner: ce n'est pas aussi simple et il ne s'agit pas seulement de donner un avis répondant aux exigences de la loi. Cette loi a des conséquences et donc, en fait, la question qui importe ici et qui nous éclairerait sur la situation est la question des tarifs pluritransporteurs et cette fois-ci, vous ne vous êtes pas donné la peine de nous expliquer les dispositions de la loi justifiant votre incapacité à répondre aux questions à ce sujet et puisque cette question n'a pu être éclaircie, j'aimerais vous demander: dans les notes documentaires qu'on nous a remises, il est indiqué que la raison pour laquelle Air Canada ne voulait pas négocier d'accord de tarifs pluritransporteurs était que cela constituerait une concurrence déloyale à l'égard de son partenaire Air Nova.

Je vous demande essentiellement deux choses: tout d'abord, s'il ne suffit pas simplement de donner un avis pour pouvoir interrompre un service, car s'il faut faire autre chose, il y a des conséquences; et deuxièmement, j'aimerais obtenir plus de précision sur la raison pour laquelle, ou en vertu de quelle loi ou de quel règlement, vous ne pouvez répondre aux questions que nous vous posons au sujet d'un accord de tarifs pluritransporteurs.

Je vous pose ces questions à vous parce que, naturellement, c'est vous qui êtes l'avocat. L'autre personne qui viendra ici pourra répondre aux questions touchant la politique, mais vous êtes bien sûr responsable des questions relatives à la loi et donc, j'aimerais que vous y répondiez.

**M. Lafrenière:** Eh bien! Tout d'abord, en ce qui concerne l'interruption du service, je ne connais aucune disposition de la Loi sur la concurrence en vertu de laquelle un transporteur pourrait se voir obligé de recommencer à donner un service.

**Le sénateur Spivak:** En vertu de la Loi nationale sur les transports. Est-ce qu'il n'y a pas une disposition de la Loi nationale sur les transports qui permet cela? Je croyais que c'était le cas. C'est-à-dire que l'essentiel de la nouvelle politique, et même de l'ancienne, consistait à s'assurer qu'il y aurait concurrence et non pas qu'il y aurait un duopole qui pourrait éliminer toute concurrence.

C'est là la question fondamentale. Je fais référence à l'article 51 de la Loi sur la concurrence, qui porte sur les agissements anti-concurrentiels. Je ne suis pas un avocat; c'est vous qui l'êtes. Alors ce que j'aimerais, c'est que vous précisiez toute cette question pour nous.

**M. Lafrenière:** Cela m'indispose toujours quand quelqu'un commence son intervention en disant: «Mais je ne suis pas un avocat». Je suis tout de suite sur la défensive.

**Le sénateur Spivak:** Eh bien! Je devine pourquoi. Les avocats aiment traiter avec d'autres avocats; c'est plus facile.

[Text]

**Mr. Lafrenière:** Short of seeing Section 51 of the *Competition Act*, which I don't happen to have with me, I am afraid, I would be reluctant to try to give an opinion, but if I might come back, however, to your very brief analysis of the *National Transportation Act* of 1987. It seems to me, or at least my understanding of the underlying principle of that Act was that with regard to at least that portion of regulation that can be called "economic regulation", the government, the rule-maker, had said that the marketplace would henceforth regulate, and therefore, the *National Transportation Act* has greatly simplified entry into the marketplace and also exit. It has greatly simplified the tariff filings. Indeed, we don't file tariffs anymore; we simply publish them, on the theory that the marketplace could adequately regulate an industry that some economists might believe is now a mature industry, the air transportation industry, and the market sets the level of the amount of service that exists in any given community.

Now, my reading of the *National Transportation Act* of 1987 indicates to me that I cannot find any provision in it where a carrier could be, after having given proper notice and that sort of thing, could be directed to go back into a market, if that carrier had legally, properly, withdrawn from it.

You take me unprepared, I must admit, with respect to the *Competition Act*, in Section 51, but I would be very surprised if that Act authorized or directed or rendered someone able to direct the carrier back in.

**Senator Spivak:** Notwithstanding the remedy, I quite agree with you that the purpose of the Act is to allow the marketplace to operate. In that case, then, I ask you again: after all, First Air wants the opportunity to operate in the marketplace and therefore, I ask you again if the reason for Air Canada's unwillingness to negotiate a joint fare agreement was that it would result in unfair competition for its alliance partner, Nova. The key question here is, regardless of the remedy for exiting from service, why was a joint fare agreement not negotiated? So, perhaps you could address that question.

**Mr. Lafrenière:** I would be happy to, Senator. The briefing notes you are referring to are obviously your briefing notes, the Committee's briefing notes, that I haven't had a chance to see, obviously.

**Senator Spivak:** But the question is a very obvious and simple one.

**Mr. Lafrenière:** No, but let me make my whole point, if you would.

**Senator Spivak:** Okay.

**Mr. Lafrenière:** I don't know who it is that said that we refused to enter into a joint fare agreement with First Air because it would constitute —

**Senator Spivak:** You did not agree, okay. I think what you said earlier was that you did not agree.

[Traduction]

**M. Lafrenière:** Je n'ai malheureusement pas sous les yeux l'article 51 de la Loi sur la concurrence et c'est pourquoi je suis réticent à donner mon avis, mais si vous permettez, j'aimerais revenir à votre brève analyse de la loi nationale sur les transports de 1987. Il me semble, ou du moins c'est comme ça que je comprends le principe de base de cette loi, qu'en ce qui concerne ce que l'on appelle la «réglementation économique» le gouvernement, ou le législateur, avait dit que les forces du marché agiraient comme élément régulateur et que, par conséquent, la Loi nationale sur les transports a grandement simplifié la mise en marché d'un service et son interruption. Elle a aussi largement simplifié le dépôt des tarifs. En fait, nous n'avons plus à déposer les tarifs dorénavant; nous n'avons plus qu'à les publier. Cette démarche se fonde sur le principe que la loi du marché peut réglementer adéquatement une industrie que certains économistes pourraient considérer comme étant une industrie qui est maintenant arrivée à maturité, soit l'industrie du transport aérien, et que le marché détermine le degré de service qui existe dans une collectivité donnée.

Alors, selon ma lecture de la Loi nationale sur les transports de 1987, je ne vois aucune disposition selon laquelle un transporteur pourrait, après avoir donné un avis approprié et fait ce qu'il faut faire, être obligé de rétablir un service si ce transporteur avait pris les mesures appropriées et respecté les dispositions de la loi.

Je dois admettre que je n'ai pas la préparation nécessaire pour commenter l'article 51 de la Loi sur la concurrence, mais il serait très étonnant que cette loi donne les pouvoirs nécessaires pour obliger un transporteur à rétablir un service.

**Le sénateur Spivak:** En dépit des moyens employés, je suis tout à fait d'accord avec vous que l'objet de la loi est de laisser agir les forces du marché. Dans ce cas alors je reviens à la charge: donc, First Air veut avoir sa place sur le marché et je vous demande encore une fois si la raison pour laquelle Air Canada ne voulait pas négocier un accord de tarifs pluritransporteurs était que cela résulterait en une concurrence déloyale pour son partenaire, Air Nova. Ce qu'il importe de savoir, quels que soient les moyens invoqués pour interrompre le service, c'est pourquoi on n'a pas négocié d'accord de tarifs pluritransporteurs? Alors peut-être êtes-vous en mesure de répondre à cette question.

**M. Lafrenière:** Je serais heureux de le faire, honorable sénateur. Les notes documentaires auxquelles vous faites référence sont manifestement vos notes, celles du Comité, que je n'ai pas eu la chance de voir, évidemment.

**Le sénateur Spivak:** Mais cette question est très évidente et très simple.

**M. Lafrenière:** Non, mais laissez-moi vous exposer toute la question, s'il vous plaît.

**Le sénateur Spivak:** D'accord.

**M. Lafrenière:** Je ne sais pas qui a dit que nous avions refusé de conclure un accord avec First Air parce que cela constituerait...

**Le sénateur Spivak:** Vous n'étiez pas d'accord, n'est-ce pas? Je crois que ce que vous avez dit auparavant, c'est que vous n'étiez pas d'accord.

[Text]

**Mr. Lafrenière:** That is correct. Now, to the best of my understanding, and I believe this was confirmed by the General Counsel for the NTA, First Air has a licence to operate in Stephenville and they can operate in Stephenville.

**Senator Spivak:** What about the joint fare agreement?

**Mr. Lafrenière:** For reasons that are set out in our brief, for reasons that can be better explained by Mr. McCormack, for reasons of a commercial nature, we have chosen not to agree to enter into a joint fare agreement with First Air. We are not the only carrier with whom First Air can enter into a joint fare agreement. First Air, presumably, would fly from Stephenville to Ottawa. There are any number of carriers operating in Ottawa. Intair has recently announced that they are about to start. City Express operates out of Ottawa, with whom First Air could seek a joint fare agreement. For our purposes, we have chosen to indicate that we did not wish to enter into a joint fare agreement with First Air.

**Senator Spivak:** Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Graham?

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman. Just following up on those questions: you did, in fact, receive a formal request, in writing, from First Air to enter into a joint fare agreement?

**Mr. Lafrenière:** The Law department doesn't receive those, Senator, and the marketing branch does. I am producing, for this Committee, the senior Air Canada officer, with respect to passenger marketing in Canada, and he will be able to address that question.

**Senator Graham:** So you do not know whether or not you received a formal request from First Air?

**Mr. Lafrenière:** I am saying that I would prefer to have that question answered by the senior Air Canada officer, who is responsible for passenger marketing in Canada.

**Senator Graham:** Could you explain to us, Mr. Lafrenière, the relationship between Air Canada and Air Nova, so that we can have it on the Record.

**Mr. Lafrenière:** Air Nova is a connector carrier and Air Canada owns some 49% of the issued capital of Air Nova.

**Senator Graham:** What is the relationship? Are there members of the Board of Directors of Air Canada who sit on the Board of Directors of Air Nova?

**Mr. Lafrenière:** Not Air Canada Directors who sit on the Air Nova Board.

**Senator Graham:** Are there members of the Board of Directors of Air Nova who sit on the Board of Directors of Air Canada?

[Traduction]

**M. Lafrenière:** C'est exact. Bon, au meilleur de ma connaissance, et je crois que cela a été confirmé par l'avocat général en ce qui concerne la LNT, First Air détient un permis pour Stephenville et cette société peut desservir Stephenville.

**Le sénateur Spivak:** Qu'en est-il de l'accord de tarifs pluritransporteurs?

**M. Lafrenière:** Pour des raisons qui sont exposées dans notre mémoire, pour des raisons que M. McCormack peut expliquer mieux que moi, pour des raisons d'ordre commercial, nous avons décidé de ne pas accepter de conclure un accord de ce genre avec First Air. Nous ne sommes pas le seul transporteur avec lequel First Air peut conclure un tel accord. En principe, First Air offrirait des vols de Stephenville à Ottawa. Il y a un certain nombre d'autres transporteurs à Ottawa. La société Intair vient d'annoncer qu'elle commencerait bientôt. City Express exploite aussi un service à Ottawa et First Air pourrait chercher à conclure un accord de tarifs pluritransporteurs avec cette société. Pour notre part, nous avons décidé de ne pas négocier d'accord de ce genre avec First Air.

**Le sénateur Spivak:** Merci. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Honorable sénateur Graham?

**Le sénateur Graham:** Merci, monsieur le président. Dans le même ordre d'idées, First Air vous a en fait demandé officiellement, par écrit, de conclure un accord de tarifs pluritransporteurs?

**M. Lafrenière:** Les Affaires juridiques ne reçoivent pas ce genre de demande, honorable sénateur, c'est le service du marketing qui les reçoit. Un haut dirigeant de Air Canada se présentera devant le Comité pour parler des Programmes marketing passagers au Canada et il pourra répondre à cette question.

**Le sénateur Graham:** Alors savez-vous, oui ou non, si vous avez reçu une demande officielle de First Air?

**M. Lafrenière:** Je répète que je préférerais que le haut dirigeant de Air Canada responsable du marketing passagers au Canada réponde à cette question.

**Le sénateur Graham:** Pouvez-vous nous expliquer, monsieur Lafrenière, le rapport qui existe entre Air Canada et Air Nova, afin que cela soit consigné.

**M. Lafrenière:** Air Nova est un transporteur partenaire et Air Canada possède environ 49 p. 100 du capital-actions émis de Air Nova.

**Le sénateur Graham:** Quels rapports entretiennent les deux sociétés? Y a-t-il des membres du Conseil d'administration de Air Canada qui siègent au Conseil d'administration de Air Nova?

**M. Lafrenière:** Il n'y a pas de membres du Conseil d'administration de Air Canada qui siègent au Conseil d'administration de Air Nova.

**Le sénateur Graham:** Y a-t-il des membres du Conseil d'administration de Air Nova qui siègent au Conseil d'administration de Air Canada?

[Text]

**Mr. Lafrenière:** Not to the best of my knowledge. Senator, I would like to perhaps clarify my answer. You asked me if members of the Air Canada Board sat on the Air Nova Board?

**Senator Graham:** That is right.

**Mr. Lafrenière:** There are not any. There are Air Canada executives, who are not Air Canada Board members, who sit on the Air Nova Board, two of them.

**Senator Graham:** Thank you. Do you find that since Air Canada is no longer controlled by the Government of Canada, that it is easier to move about in the marketplace, in terms of scheduling your aircraft, increasing service, or withdrawing service?

**Mr. Lafrenière:** I am not sure that the entry and exit into a market, the fare flexibility, is necessarily a result of our change in status from that of Crown Corporation to privately owned company. That, I suggest, Senator, is more related to the Law.

**Senator Graham:** In other words, do you find it easier, under deregulation, to go about your business?

**Mr. Lafrenière:** I think so, yes.

**Senator Graham:** You mentioned earlier that your prime consideration was for your employees, and that when you were going to announce the withdrawal of service from Stephenville, that you, of course, notified your employees first. Am I correct in saying that?

**Mr. Paul Casey, Director Regulatory Affairs, Air Canada:** Yes.

**Mr. Lafrenière:** Yes, sir. If I might interrupt you, sir, the reason I hesitated and looked at my colleague, Mr. Casey, is Mr. Casey had perhaps a little more to do with that aspect of the withdrawal of service from Stephenville than I did, so I will look to Mr. Casey for guidance and assistance in answer to this line of questions.

**Senator Graham:** Mr. Casey, is that correct?

**Mr. Casey:** That is correct, Mr. Senator.

**Senator Graham:** And then you notified, as Mr. Lafrenière noted earlier, in his words, I think the order was municipal officials, provincial officials, federal officials, after, of course, you had given due notice to the proper federal agency, that you were going to withdraw services. What time elapsed between the notification to your employees and the notification to municipal and provincial officials and indeed, a public announcement?

**Mr. Casey:** Senator, as I recall, the meeting with employees here in Stephenville was 8:30 in the morning, and while that meeting was in progress, an effort was made to reach some of the local and provincial people, so once we had our employees in the room, it was pretty well concurrent.

[Traduction]

**M. Lafrenière:** Pas à ma connaissance. J'aimerais fournir des précisions, honorable sénateur. Vous m'avez demandé si des membres du Conseil d'administration de Air Canada siègent au Conseil d'administration de Air Nova?

**Le sénateur Graham:** C'est exact.

**M. Lafrenière:** Il n'y en a pas. Mais des membres du personnel de direction de Air Canada, qui ne sont pas membres du Conseil d'administration, siègent au Conseil d'administration de Air Nova. Il y en a deux.

**Le sénateur Graham:** Merci. Trouvez-vous que depuis que la société Air Canada n'est plus sous le contrôle du gouvernement du Canada, vous avez plus les coudées franches sur le marché pour ce qui est de la programmation des vols et de l'augmentation ou de la diminution du service?

**M. Lafrenière:** Je ne suis pas certain que la mise en place ou l'interruption d'un service et la souplesse des tarifs résultent nécessairement du fait que nous soyons passés de l'état de société de la Couronne à celui d'entreprise privée. À mon avis, honorable sénateur, cela tient plus des changements apportés à la loi.

**Le sénateur Graham:** Autrement dit, est-il plus facile de faire des affaires dans le contexte de la déréglementation?

**M. Lafrenière:** Je crois que oui.

**Le sénateur Graham:** Vous avez dit plus tôt que votre principale préoccupation était vos employés et que lorsque vous étiez sur le point d'annoncer l'interruption du service de Stephenville, vous en avez naturellement informé d'abord vos employés. Est-ce exact?

**M. Paul Casey, directeur, Affaires réglementaires, Air Canada:** Oui.

**M. Lafrenière:** Oui, monsieur. Si je puis vous interrompre, monsieur, la raison pour laquelle j'ai hésité et je me suis tourné vers M. Casey, c'est que M. Casey est peut-être plus familier que moi avec cet aspect de la question de l'interruption du service à Stephenville. Je compte donc sur l'aide de M. Casey pour répondre à ce genre de question.

**Le sénateur Graham:** Monsieur Casey, ça va?

**M. Casey:** Ça va, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Graham:** Donc, comme l'a mentionné tantôt M. Lafrenière, vous avez fait savoir aux divers niveaux de gouvernement, c'est-à-dire respectivement aux gouvernements municipal, provincial et fédéral, je pense, après en avoir informé l'organisme fédéral approprié, que vous vous apprêtiez à mettre fin à ce service. Combien de temps s'est-il écoulé entre le moment où vous en avez avisé vos employés et celui où vous l'avez annoncé aux représentants des gouvernements municipal et provincial et, du même coup, au grand public?

**M. Casey:** Sénateur, si ma mémoire est bonne, la réunion d'information des employés, ici à Stephenville, a débuté à 8 h 30 du matin et, pendant que la réunion était en cours, on a essayé de joindre des gens de l'endroit et de la province, de telle sorte qu'avec la présence de nos employés dans la salle, tous ont été informés pratiquement en même temps.

[Text]

**Senator Graham:** Mr. Lafrenière, you seem to be making a point that your first concern was for your employees, and I am trying to determine whether or not you were notifying the employees the same day you were notifying the public, and why you would make that point, if that is the case.

**Mr. Lafrenière:** I think the reason that I made the point, Senator, was that as you can understand, there has been a lot of correspondence that has crossed many desks with respect to this particular issue, and one of the points raised had to do with the extent to which we worked the process the way we did, and one of the points raised had to do with the lack of what might be called anticipatory consultation.

The danger with anticipatory consultation is that information leaks out and that tends to perturb employees. An abandonment of a station is a sufficiently serious issue, sir, that we want to try to ensure to keep that sort of thing to a minimum.

**Senator Graham:** I guess, and maybe I am missing something here, but you expressed what I thought was proper concern for your employees, and yet, the employees were notified the same day that the public was notified.

**Mr. Lafrenière:** Well, at least the employees didn't find out from a source other than their employers.

**Senator Graham:** Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** We should put on the Record the matter is involving the White Paper and the Freedom to Move, and to put on the Record, for this Committee, and also for our Stephenville people who are interested, that we are talking here about government policy, or lack of, depending upon your political stripe, but we should be clear that when we talk in terms of contemplation of profit, with respect to Air Canada, Mr. Lafrenière found that Senator Bonnell's remark was a tad abusive. Probably, there are some people in this room who are shareholders of Air Canada. Air Canada, obviously, attempts to be a good corporate citizen, but they are quite clearly in it to make a buck, and they are allowed to do that, and the White Paper encourages that this is the government policy. I am not expressing a personal opinion or that of the Committee. It is driven by market forces. Air Canada no longer has to establish that its service is required by public convenience or necessity. Those were the old days. Present government policy has changed that. Now, Senator Petten says that's bad. It may be bad.

Also, too, I think this group here, the media, should realize that while questions placed to the witnesses appear to be either hostile or whatever, you haven't heard anything yet because we are here to establish facts and we intend to be equally adversarial and so on in questioning Stephenville witnesses, to determine just exactly what the situation is.

I just interject that because there is a number of areas here that deal with the new role of Air Canada. Obviously, these gentlemen are very, very concerned with the image of Air

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Monsieur Lafrenière, vous semblez prétendre que vous êtes préoccupé avant tout de vos employés et j'essaie de déterminer si, oui ou non, vous avez informé vos employés le même jour que le grand public et, si c'est le cas, quel est le sens de votre affirmation.

**M. Lafrenière:** Je pense que la raison pour laquelle j'ai fait cette remarque, sénateur, c'est que, comme vous devez l'imaginer, ce sujet a fait l'objet de nombreux échanges de lettres entre plusieurs bureaux et que, parmi les questions soulevées, il y a eu notre façon de procéder et l'absence de ce qu'on pourrait appeler une consultation préalable.

Le danger de la consultation préalable, c'est qu'elle peut donner lieu à des fuites susceptibles de perturber les employés. L'abandon d'une escale est déjà une question suffisamment grave, monsieur: nous essayons d'éviter autant que possible ce genre de problèmes.

**Le sénateur Graham:** J'ai l'impression, bien que j'aie peut-être mal saisi, mais vous me semblez avoir l'attitude appropriée envers vos employés et pourtant, ceux-ci ont été informés le même jour que le public.

**M. Lafrenière:** Bien, au moins les employés n'ont pas été avisés par d'autres que par leur employeur.

**Le sénateur Graham:** Merci. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Il faudrait mentionner, dans le compte rendu, que la question met en cause le Livre blanc et le document «Aller sans entraves» et mentionner également, à l'intention de ce comité et à l'intention des gens de Stephenville que la chose intéresse, que nous parlons ici de la politique du gouvernement, ou de son absence de politique selon votre couleur politique, mais il faudrait indiquer clairement que, si nous parlons de profits escomptés, en ce qui concerne Air Canada, M. Lafrenière a trouvé la remarque du sénateur Bonnell quelque peu offensante. Il y a probablement des gens, dans cette salle, qui sont des actionnaires d'Air Canada. Il est évident qu'Air Canada s'efforce d'assumer ses responsabilités sociales, mais il ne fait pas de doute qu'elle va profiter financièrement de cette opération: elle a le droit de le faire et le Livre blanc l'encourage à le faire car c'est la politique du gouvernement. En disant cela, je n'exprime pas mon opinion personnelle ni celle du comité. C'est la loi du marché qui le veut ainsi. Air Canada n'a plus à établir que son service est requis pour servir le public ou pour répondre à ses besoins. Cette époque est révolue. Tout est changé avec la nouvelle politique du gouvernement. Le sénateur Petten dit que la chose est malheureuse: il se peut qu'il ait raison.

De plus, je pense que les gens, ici, de même que les représentants des médias, devraient savoir que, même si les questions posées aux témoins semblent hostiles ou dénoter une tendance quelconque, ils n'ont encore rien entendu, car nous sommes ici pour établir les faits et nous voulons être équitables envers tous les témoins de Stephenville, de façon à nous faire une idée exacte de la situation.

Je lance simplement cette remarque, car il y a de nombreux points, ici, qui sont touchés par les modifications apportées au rôle d'Air Canada. Évidemment, ces messieurs sont très, très

[Text]

Canada, and the fact that it is to be a good corporate citizen, and they are here to try to justify what they are doing.

Can you tell us, incidentally, what you mean when you used the word "rationalization" of an area or a route? What does that determine?

**Mr. Lafrenière:** Did I use that term?

**The Chairman:** No, I did.

**Mr. Lafrenière:** Then maybe I should ask you what you mean, Mr. Chairman. I think that Mr. McCormack will be able to explain some of the things that have occurred in the marketplace over the last number of years, not only in Canada, but certainly in the United States, where the larger carriers have tended to concentrate on mainline routes, and have arranged for a network of feeder carriers to feed the traffic to certain hubs, and proceed on from there. I had the benefit, sir, of hearing the presentation made to your Committee by the Deputy Minister of Transport, who explained the question of mainline carriers and feeder carriers and, I thought, did a remarkable job, and I think that that is what I refer to as "rationalization".

**The Chairman:** So Mr. McCormack is going to be an important witness for us tomorrow.

**Mr. Lafrenière:** Well, I wouldn't present anyone but an important witness to your Committee, Mr. Chairman.

**The Chairman:** He is going to get into matters involving freight versus passenger traffic and matters of that kind.

**Mr. Lafrenière:** Yes.

**The Chairman:** I am going to seek Senator Hicks' advice, after this meeting, on matters involving joint fares.

**Senator Hicks:** I have one observation to make, Mr. Chairman. I have no quarrel with our present witness. He has satisfied me that all the technical and legal formalities were complied with. What he has not faced up to at all, and I suppose he would say it is not his duty to do so, is the judgmental aspects of this decision, and I am prepared to accept his views. He has complied with the Law, the Statutes, the Regulations and all that kind of thing, but I don't really think that we are much concerned about that. We are not arguing about that at all, but as to the propriety of the decision that has been made. I suppose our present witness wouldn't care to express a decision on that at all. He will pass that off to Mr. McCormack, whom we shall all be delighted to hear from tomorrow. That is all I have to say. I don't think we have any quarrel with this witness at all.

**Mr. Lafrenière:** If I might add, Senator, in the meantime, if you want to prepare for Mr. McCormack's appearance, you will find that very issue addressed in our brief.

**The Chairman:** Senator Marshall first and then Senator Spivak.

**Senator Marshall:** Following on Senator Spivak's quoting Section 51.

[Traduction]

préoccupés par l'image d'Air Canada et par la présence sociale de cette compagnie, et ils sont ici pour justifier leurs décisions.

À propos, pouvez-vous nous dire ce que vous entendez pas «rationalisation» d'un secteur ou d'une route? Qu'est-ce que cette opération implique?

**M. Lafrenière:** Est-ce que j'ai utilisé ce terme?

**Le président:** Non, c'est moi qui l'ai utilisé.

**M. Lafrenière:** Alors, je devrais peut-être vous demander, monsieur le président, ce que vous entendez par là. Je pense que M. McCormack pourra nous expliquer certains faits qui ont marqué l'évolution du marché ces dernières années, non seulement au Canada, mais certainement aussi aux États-Unis, où les gros transporteurs ont tendance à se concentrer sur les lignes principales et ont laissé à un réseau de transporteurs secondaires le soin de faire le raccordement avec les grands centres. J'ai eu le privilège, monsieur, d'entendre le sous-ministre des Transports présenter son exposé à votre comité: il a expliqué la question des transporteurs principaux et des transporteurs secondaires d'une façon remarquable, à mon avis, et je pense que c'est ce qu'on veut dire par «rationalisation».

**Le président:** M. McCormack sera donc un témoin important pour nous, demain.

**M. Lafrenière:** Bien, je ne présente que des témoins importants devant votre comité, monsieur le président.

**Le président:** Il va s'aventurer dans des questions de comparaison entre le trafic fret et le trafic voyageurs et autres questions de même nature.

**M. Lafrenière:** Oui.

**Le président:** Je vais demander l'avis du sénateur Hicks, après la présente séance, sur les questions touchant aux tarifs conjoints.

**Le sénateur Hicks:** J'ai une observation à faire, monsieur le président. Je n'ai rien contre le témoin actuellement devant nous. Il m'a convaincu que toutes les exigences techniques et juridiques ont été respectées. L'aspect qu'il n'a pas abordé du tout, et je suppose qu'il dirait ne pas devoir le faire, est celui du bien-fondé de sa décision, et je suis prêt à accepter son opinion. Il s'est conformé à la loi, aux règlements et à toutes les exigences de ce genre, mais je ne pense pas vraiment que cela nous préoccupe beaucoup. Ce n'est pas du tout sur cela que porte le débat, mais sur le bien-fondé de la décision prise. Je suppose que notre témoins actuel n'aimerait pas beaucoup se prononcer là-dessus. Il refilera la question à M. McCormack, qu'il nous fera tous un grand plaisir d'entendre à compter de demain. C'est tout ce que j'ai à dire. Je ne pense pas que nous ayons rien contre ce témoin.

**M. Lafrenière:** Si je puis ajouter quelques mots, sénateur, dans l'intervalle, si vous voulez préparer à la comparution de M. McCormack, vous constaterez que cette question a été abordée dans notre mémoire.

**Le président:** Le sénateur Marshall d'abord et puis le sénateur Spivak.

**Le sénateur Marshall:** Pour faire suite à la citation de l'article 51 par le sénateur Spivak.

## [Text]

**Mr. Lafrenière:** I don't have a copy of Section 51.

**Senator Marshall:** I can read it to you.

Whereon an application by the Director, Competition Tribunal, finds that a person or persons engaged in or engaging in a practice of anti-competitive acts and the practice has had or is having or is likely to have the effect of preventing or lessening competition substantially in a market, the Tribunal may make an Order prohibiting all or any of those persons from engaging in that practice.

There is also another section, Section 31. There is Section 32, and I am quoting from an article by one of your learned colleagues in the legal profession, and he advised the Committee that they should put in a protest. He advised that:

Air Canada has abused its dominant position in refusing to deal with Bradley/First Air and its application for joint fares.

Section 32 is pretty strong, too, and it reads:

Everyone who conspires, combines, agrees or arranges with any person to limit unduly the facility for transporting . . .

and I will skip the other,

. . . producing, manufacturing, supplying or to prevent transportation or supply of a product or to restrain or injure competition unduly, is guilty of an indictable offense and is liable to imprisonment for 5 years, or a fine of \$10,000,000.

Would you like to comment on that? That is legal jargon which is very clear, even to me.

**Mr. Lafrenière:** Good. Well, in appropriately legalistic jargon in response, Senator, on a reading of those two sections or on a listening to those two sections, I say to you that I can see any number of defenses that are open. I say to you that before any Order can be issued, some anti-competitive acts have to be proven on the bases of evidence that is tendered under Oath, that is challenged on cross-examination. In other words, there is a tough row to hoe before those sections can be brought into force. With respect to Section 32 that refers to an indictable offense, and a rather healthy fine, not to mention a rather long stay as a guest of Her Majesty, you can therefore well understand that until such time as I know exactly what the charges are that are levied against Air Canada, and exactly what it is that is being alleged against us, and exactly what it is that is being investigated, you can therefore understand very well why I am quite tender at allowing any Air Canada witnesses before this Committee to answer any questions with respect to the specifics of joint fares, and I do believe, sir, that I am well within my right in doing so.

**Senator Marshall:** I still wonder about the fact that Consumer and Corporate Affairs are now, only now, all of a sudden investigating the circumstances surrounding the *Competition Act*, as it relates to this.

## [Traduction]

**M. Lafrenière:** Je n'ai pas d'exemplaire de l'article 51.

**Le sénateur Marshall:** Je peux vous le lire.

Lorsque le Tribunal de la Concurrence, à la suite d'une demande du directeur, conclut qu'une ou plusieurs personnes se livrent ou se sont livrées à une pratique d'agissements anti-concurrentiels et que la pratique a, a eu ou aura vraisemblablement pour effet d'empêcher ou de diminuer sensiblement la concurrence dans un marché, le Tribunal peut rendre une ordonnance interdisant à ces personnes ou à l'une ou l'autre d'entre elles de se livrer à une telle pratique.

Il y a aussi un autre article, l'article 31. Il y a l'article 32, et je cite les propos d'un de vos collègues de la profession juridique, qui a conseillé au Comité de protester. Il a émis l'avis que:

Air Canada a abusé de sa position de force en refusant de traiter avec Bradley/First Air et de répondre à sa demande de tarifs conjoints.

L'article 32 est assez contraignant, lui aussi, et il se lit ainsi:

Est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement de cinq ans ou d'une amende de dix millions de dollars toute personne qui complot, se coalise, se concertent ou s'entend avec une autre soit pour limiter, indûment, les facilités de transport . . .

et je vais sauter l'autre partie

. . . de production, de fabrication, de fourniture, soit pour empêcher le transport ou la fourniture d'un produit, soit pour restreindre, indûment, la concurrence ou lui causer un préjudice indû.

Aimeriez-vous nous faire un commentaire à ce sujet. Cette terminologie juridique est très claire même pour moi.

**M. Lafrenière:** Bon. Eh bien, pour répondre en utilisant un jargon juridique approprié, sénateur, lorsque je lis ou que j'entends lire ces deux articles, je vous dis que je peux voir un certain nombre de défenses possibles. Je vous dis qu'avant d'émettre une ordonnance, il faut pouvoir établir l'existence d'agissements anti-concurrentiels à partir des témoignages présentés sous serment, et qui peuvent être récusés au cours d'un contre-interrogatoire. En d'autres termes, il y a fort à faire avant de pouvoir appliquer ces articles. Concernant l'article 32 qui parle d'un acte criminel, et qui prévoit une amende plutôt lourde, sans parler d'un séjour assez long dans un lieu de détention aux frais de Sa Majesté, vous comprendrez par conséquent fort bien qu'avant de connaître exactement les chefs d'accusation qui sont déposés contre Air Canada, et la nature exacte des accusations dont nous faisons l'objet, et de connaître exactement l'objet de l'enquête, vous comprendrez donc fort bien que je sois plutôt hésitant à autoriser les témoins d'Air Canada devant le Comité à répondre à toute question concernant le détail des tarifs conjoints, et j'estime, monsieur, avoir pleinement le droit d'agir ainsi.

**Le sénateur Marshall:** Je m'étonne encore que le ministère des Consommateurs et des Sociétés ait décidé, tout d'un coup, juste aujourd'hui, d'examiner cette affaire sous l'angle des dispositions de la Loi sur la concurrence.

[Text]

**Mr. Lafrenière:** You may rest assured that we didn't invite them to do it.

**The Chairman:** Before I recognize Senator Spivak, Senator Hicks has put his finger right on the problem that we have. Decisions made by the National Transport Agency are appealable. If you don't like it, you can go to the Federal Court, or you can go to the Executive Council. You can go to the Cabinet. There are Appeal provisions. If somebody wants to say that some airline has been naughty and has engaged in anti-competitive practices, they can take an Action under the *Competition Act*, under the particular sections. It has nothing whatever to do with this Committee. That can only be proven then. I have to say that the witness was pretty indulgent in going as far as he did in answering the last question. This has got nothing whatever to do with us. If somebody wants to get up on their hind legs and bring an Action alleging a breach of the *Competition Act*, so be it. It is not for us to say, nor for us to suggest in our report that it might be a nice idea if somebody tried it. That is not our affair.

**Senator Stollery:** Well, Mr. Chairman, I realize Senator Spivak is next on the list, and I don't have any quarrel with the witness' observation on the legal requirements of the *National Transportation Act*. I think that is one issue. As far as the *Competition Act*, which is, of course, I agree with you, a different question, I think that we are here, supposedly, in the public interest, and the public interest is why we have come to Stephenville, and we may have to go somewhere else. Why we may have to go somewhere else; if there are obvious gaps. If we decide that in the *National Transportation Act* (1987), there are aspects to it which were brought to the attention of the government in 1987, as you recall, at the Committee, when we held Hearings on the *National Transportation Act*, and if it is seen that there are weaknesses, in our view, in the public interest, from the point of view of the public interest in the *National Transportation Act*, well, then, of course, our report or any observations we may make may have some bearing on the *Competition Act*, although I don't know that that has anything to do with our witness at the moment. I don't think that we preclude anything, because we are here acting not in the interests of anyone other than the public.

**The Chairman:** I hope you didn't misunderstand me, Senator Stollery. You are quite right. If it is the Committee's determination that somewhere along the line we have fallen between two stools, that the *National Transportation Act* hasn't got the clout to do certain things, or that the *Competition Act* hasn't got the, I will use the word clout again, we may recommend certain amendments or make some suggestions, but I am merely simply saying that at this stage of the game, it appears to be something that is out of our realm.

Have you got a last question, Senator Spivak?

**Senator Spivak:** I do, and I guess some clarification. I must explain that the only reason I raised, and you are quite right, Mr. Chairman, the issue of the *Competition Act* was because

[Traduction]

**M. Lafrenière:** Vous pouvez être sûr que nous ne les avons pas invités.

**Le président:** Avant de donner la parole au sénateur Spivak, j'aimerais souligner que le sénateur Hicks a mis le doigt sur le problème que nous rencontrons. Il est possible d'en appeler des décisions de l'Office national des transports. Si le résultat est insatisfaisant, il est possible de s'adresser à la Cour d'appel fédérale, ou au Conseil des ministres. On peut s'adresser au Cabinet. Il y a des dispositions prévoyant des appels. Si quelqu'un prétend qu'une ligne aérienne a été de mauvaise foi et s'est livrée à des pratiques anti-concurrentielles, il peut intenter des poursuites en vertu de la Loi sur la concurrence, aux termes des articles visés. Cela n'a rien à voir avec le Comité. Cela ne peut être établi qu'à ce moment-là. Je dois dire que le témoin s'est montré assez indulgent en répondant à la dernière question. Cela n'a rien à voir avec nous. Si quelqu'un veut monter sur ses ergots et intenter une action en alléguant une infraction à la Loi sur la concurrence, laissons-le faire. Ce n'est pas à nous de dire, ni à nous de laisser entendre dans notre rapport, que ce serait une bonne idée de le faire. Ce n'est pas de notre ressort.

**Le sénateur Stollery:** Eh bien, monsieur le président, je me rends compte que le sénateur Spivak est le prochain sur la liste, et je n'ai rien à dire contre la remarque du témoin sur les exigences de la Loi nationale sur les transports. Je pense que c'est une question distincte. En ce qui concerne la Loi sur la concurrence, qui constitue, j'en conviens, une question différente, je pense que nous sommes ici, censément, dans l'intérêt public, et nous sommes venus à Stephenville dans l'intérêt public, et il nous faudra peut-être aller ailleurs. Pourquoi devrions-nous aller ailleurs? Si nous constatons des lacunes évidentes. Si nous constatons que dans la Loi nationale sur les transports (1987), il y a des aspects sur lesquels nous avons attiré l'attention du gouvernement en 1987, comme vous vous le rappellerez, au Comité, lorsque nous avons tenu des audiences sur la Loi nationale sur les transports et, si nous constatons qu'il y a des faiblesses, à notre avis, par rapport à l'intérêt public ou sous l'angle de celui-ci dans la Loi nationale sur les transports, alors, bien sûr, notre rapport ou les observations que nous pouvons faire pourront avoir une certaine relation avec la Loi sur la concurrence, même si, à ce que je sache, cela n'a rien à voir avec notre témoin à l'heure actuelle. À mon avis, nous n'excluons aucune possibilité, parce que nous agissons ici dans l'intérêt du public, notre seule préoccupation.

**Le président:** J'espère que vous ne m'avez pas mal compris, sénateur Stollery. Vous avez tout à fait raison. Si le Comité détermine que quelque part en route nous nous sommes assis entre deux chaises, que la Loi nationale sur les transports n'a pas l'influence voulue pour accomplir certaines choses, ou que la Loi sur la concurrence n'a pas l'influence, j'utilise ce mot de nouveau, nécessaire, nous pourrions recommander des modifications ou faire des suggestions, mais je dis simplement qu'à cette étape-ci, cela me semble hors de notre domaine.

Avez-vous une dernière question, sénateur Spivak?

**Le sénateur Spivak:** J'en ai une, et je crois que j'ai aussi certaines précisions à apporter. Je dois expliquer que le seul motif pour lequel j'ai soulevé la question de la Loi sur la con-

[Text]

the witness here made a great point of saying, we just have to give notice and we can exit from any line of service, and I wanted to point out that there are other considerations in other Acts and even in the national transportation policy. I just wanted to clarify, as well, and I apologize to you, that it is Section 77 of the Act that talks about:

Where a person has made a complaint which may order the airline to reinstate the service for a period of time that is only if proper notice has not been given, which doesn't apply in this case, but there are other sections of the Act which talk about where a complaint is made, what the remedies might be, and those are Sections 34 and 35 of the Act, where the Agency may hold an Inquiry where there is a complaint. I mean, the Agency's policy is one of laissez-faire if the proposal raises no objection, and then, of course, there is Section 59 (2), and I am using the notes which were prepared for us, and there are a number of bases on which a person or persons can make complaints, and they are listed.

The conditions for carriage of goods would be such as to create an unfair disadvantage inherent in the location or volume of goods . . . the scale of connected operations, the type of service involved . . . are an undue obstacle to the interchange of goods between points . . . and that the interest of a carrier in any other business would create or contribute to the unfair disadvantage . . . et cetera . . . the act was such as to permit the carrier to take an unfair advantage of a situation in which there was no alternative and which was dominated by it.

I guess my point was merely to suggest that the policy also involves the public interest, and so I was just challenging your statement that one can just exit and that's all there is to it, as long as notice is given. There are other things in the Act which can remedy it, and that was the point of my raising the *Competition Act*, certainly not to inject into this Hearing allegations of impropriety or uncompetitiveness at this stage of the game.

Mr. Chairman, I just wanted to explain that.

**The Chairman:** Okay.

**Mr. Lafrenière:** I am not entirely sure that I completely agree with Senator Spivak's analysis of the Law. I think that the specific sections to which the Senator referred were dealt with by the NTA, because I am not sure that there is a section of this Act that hasn't been invoked with respect to this particular matter, Senator, and I think that the Regulator has dealt with it.

**The Chairman:** One last question. Senator Atkins?

**Senator Atkins:** Thank you, Mr. Chairman. Two questions: does Air Canada have a joint fare agreement with any airlines other than those that Air Canada has shares in?

**Mr. Lafrenière:** Yes, sir.

[Traduction]

currence, et vous avez tout à fait raison, monsieur le président, c'est que le témoin a beaucoup insisté sur l'idée qu'il suffirait de donner un avis pour pouvoir abandonner certains services, et je tenais à souligner qu'il y a d'autres considérations dans d'autres lois et même dans la politique nationale sur les transports. Je voulais seulement préciser, également, et je vous fais des excuses, que c'est à l'article 77 de la loi qu'il est question de ceci:

L'Office, saisi d'une plainte, peut ordonner au licencié de rétablir le service pour une certaine période c'est-à-dire seulement si un avis suffisant n'a pas été fourni, ce qui ne s'applique pas au cas présent, mais il y a d'autres articles de la Loi qui portent sur les plaintes possibles, les recours possibles, et ce sont les articles 34 et 35, selon lesquels l'Office peut, de sa propre initiative ou sur sa plainte, faire enquête. Je veux dire que la politique de l'Office consiste à laisser aller les choses si le projet ne soulève aucune objection et puis, bien sûr, il y a le paragraphe 59(2), et j'utilise les notes qui ont été préparées pour nous, et il y a un certain nombre de motifs pour lesquels une ou plusieurs personnes peuvent porter plainte, et en voici la liste:

Les conditions de transport de marchandises seraient de nature à créer un désavantage injuste inhérent à la location ou au volume de biens . . . l'ampleur des opérations impliquant des correspondances, le type de service en question . . . constituent un obstacle indu à l'échange de biens entre deux points et que l'intérêt du transporteur dans une autre entreprise créerait le désavantage injuste ou y contribuerait . . . etc . . . l'acte serait de nature à permettre au transporteur de tirer un avantage injuste d'une situation où il n'y aurait pas d'autre possibilité et où il occuperait une position dominante.

Je crois que ce que je tenais à souligner, c'était simplement que la politique porte aussi sur l'intérêt public, et je mettais seulement en question votre affirmation selon laquelle il est possible de s'en aller tout simplement sans aucun problème, à condition que l'avis soit donné. Il y a d'autres recours prévus par la Loi, et c'est pourquoi j'ai parlé de la Loi sur la concurrence, certainement pas pour introduire dans la présente séance des allégations de pratiques peu appropriées ou d'absence de concurrence à cette étape-ci.

Monsieur le président, je voulais seulement expliquer cela.

**Le président:** D'accord.

**M. Lafrenière:** Je ne suis pas entièrement sûr d'être complètement d'accord avec l'analyse de la loi faite par le sénateur Spivak. Je pense que la LNT a traité des articles précis mentionnés par le sénateur, car je ne suis pas sûr qu'il y ait un article de cette Loi qui n'a pas été invoqué par rapport à cette question particulière, sénateur, et je pense que l'autorité réglementaire s'en est occupée.

**Le président:** Une dernière question. Sénateur Atkins?

**Le sénateur Atkins:** Merci, monsieur le président. J'ai deux questions: Air Canada a-t-elle un accord de tarifs conjoints avec d'autres lignes aériennes que celles dont elle possède des actions?

**M. Lafrenière:** Oui, monsieur.

[Text]

**Senator Atkins:** Is that true in Atlantic Canada?

**Mr. Lafrenière:** I am not sure, sir. Joint fare agreements exist with carriers around the world.

**Senator Atkins:** Yes, I understand internationally. I was just curious about domestically.

**Mr. Lafrenière:** I am afraid I can't answer that question. I am sorry, sir.

**Senator Atkins:** The only other question I had is: when you notified the employees of Air Canada, were they offered other job opportunities in the airline?

**Mr. Lafrenière:** Yes, and I would like Mr. Casey, perhaps, to comment on that, because there is a process. We are very good on processes. There is a process that we go through.

**Mr. Casey:** Well, Senator, basically, they are offered employment at other stations, first and foremost, and there are other packages offered; financial settlements, if they don't wish to move. We can't get into specifics, of course, of how we deal with them. We don't have the authorization to speak on the remuneration that an individual gets.

**Senator Graham:** A supplementary, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Yes, Senator Graham.

**Senator Graham:** You confined your answer to Senator Atkins' question solely to Air Canada. Was there any arrangement made with your alliance partner, Air Nova, with respect to future employment for your employees?

**Mr. Casey:** Not specifically, Senator. In some cases, an alliance carrier will offer employment, if they have a job open, but that is really the decision of the alliance carrier.

**Senator Graham:** And I suppose the wage level would be the decision of the alliance carrier, as well, whether or not they would carry on at the same level of payment that they had received with Air Canada, if they happened to be duly employed by Air Nova as a result of the withdrawal of Air Canada services?

**Mr. Casey:** It would be the decision of the alliance carrier, but I suspect they would offer pay consistent with what they are paying their other employees.

**Senator Graham:** I don't think that is correct.

**The Chairman:** I want to thank you very much, Mr. Lafrenière. Mr. Casey, it was very, very helpful evidence for us. We are looking forward, then, to hearing from Mr. McCormack some time tomorrow. The Clerk, I suppose, will make arrangements for the time of his appearance tomorrow.

**Mr. Lafrenière:** I would beg your indulgence, Mr. Chairman; the afternoon would be preferable, from our point of view.

[Traduction]

**Le sénateur Atkins:** Est-ce vrai dans la région de l'Atlantique.

**M. Lafrenière:** Je n'en suis pas sûr, monsieur. De telles ententes ont été conclues avec des transporteurs du monde entier.

**Le sénateur Atkins:** Oui, je crois comprendre que c'est vrai à l'échelle internationale. J'étais simplement curieux de savoir si c'était le cas à l'échelle nationale.

**M. Lafrenière:** J'ai peur de ne pas pouvoir répondre à cette question. Je suis désolé, monsieur.

**Le sénateur Atkins:** La seule autre question que j'avais est la suivante: lorsque vous avez avisé les employés d'Air Canada, leur a-t-on offert d'autres postes au sein de la Société?

**M. Lafrenière:** Oui, et j'aimerais que M. Casey, peut-être, fasse des commentaires à ce sujet, car il y a tout un processus. Nous sommes forts en processus. Il y a tout un processus que nous devons suivre.

**M. Casey:** Eh bien, sénateur, fondamentalement, on leur offre de l'emploi dans d'autres postes, et il y a d'autres programmes qui sont offerts, par exemple des ententes financières, s'ils refusent d'être mutés. Nous ne pouvons pas entrer dans les détails, bien sûr. Nous ne sommes pas autorisés à divulguer la rémunération consentie à un employé particulier.

**Le sénateur Graham:** Une question supplémentaire, monsieur le président?

**Le président:** Oui, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Graham:** Votre réponse à la question du sénateur Atkins s'est limitée uniquement à Air Canada. Un arrangement quelconque avait-il été pris avec votre partenaire, Air Nova, en ce qui concerne la préservation des emplois de vos employés?

**M. Casey:** Pas de façon expresse, monsieur le sénateur. Dans certains cas, un transporteur partenaire peut offrir des emplois, s'il a des ouvertures, mais c'est vraiment une décision qui relève du transporteur partenaire.

**Le sénateur Graham:** Et je suppose que les salaires aussi seraient déterminés par le partenaire, pour savoir s'ils seront maintenus au même niveau que celui qui était donné par Air Canada, s'ils devaient être employés par Air Nova suite au retrait des services d'Air Canada?

**M. Casey:** Ce serait là une décision du transporteur partenaire, mais je suppose qu'il offrirait un niveau de salaire conforme avec celui qu'il donne à ses autres employés.

**Le sénateur Graham:** Je ne pense pas que cela soit correct.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Lafrenière. Monsieur Casey, vos déclarations nous ont beaucoup aidé. Nous avons hâte d'entendre M. McCormack, demain dans la journée. Je suppose que le greffier fera les arrangements pour le moment de sa comparution demain.

**M. Lafrenière:** Pardonnez-moi, monsieur le président; je pense que l'après-midi conviendrait mieux, de notre point de vue.

[Text]

**The Chairman:** We will note that. Late in the afternoon, probably, would be best. Thank you very much.

We are going to hear from First Air, Mr. John Crichton, who is the Executive Vice President. Does anybody want to stand and stretch for 30 seconds?

#### UPON RECESSING

#### UPON RESUMING

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Crichton, for agreeing to assist us. Do you have any preliminary comments you would like to make?

**Mr. Crichton, Executive Vice President, First Air:** Yes, thank you, Mr. Chairman. I do not have a written brief to give to the Committee. The Clerk is handing out a one-page table, which is simply a layman's glimpse at joint fares. What I propose to do is to, as briefly as possible, simply sketch out an historical chronology, if you will, of how First Air came to be here today.

Just before I do that, I will give you just a little bit of background about First Air. We are a regional airline, headquartered in Ottawa. We operate primarily Boeing 727 aircraft, and primarily combination passenger/cargo aircraft and 748 turbo-prop aircraft in a scheduled network that extends from Boston through to Yellowknife. Our main focus of operation is in the north, primarily in the North West Territories, but we also operate, out of Ottawa, to Boston, to Montreal/Mirabel Airport and also to Goose Bay in Labrador. We specialize in more remote areas and small town type of operations in our scheduled services. That is a policy we have been following for a good many years. It is one that we have found to be successful for us, and it's one that we have been continuing to pursue, even in the era of airline deregulation.

The company, also, is involved in a wide range of charter services, which range all the way from passenger Sun Charter flights into the Caribbean, to tourist trips to the North Pole. We also operate in support of the entire DEW Line system, from Alaska to Greenland and so on, and specialized services in remote parts of the world, such as Antarctica.

We are a fairly diversified company. We employ, I think, at last count, approximately 675 people. We are independently owned. We are privately owned and independently owned. We are not affiliated, in an ownership point of view, with any other airline. We have, though, I think, in the context of this Inquiry, we have had a very longstanding and fruitful relationship with Air Canada. In fact, I think the relationship between the two companies, from a commercial point of view, started back before any of the present Air Canada connectors were in place. However, we have evolved, in our own way, over those years, but we currently do enjoy a good working relationship with Air Canada in a business/commercial sense. We are partners in Aeroplan. We do have joint fare arrangements with Air

[Traduction]

**Le président:** Nous en prenons note. Probablement que tard dans l'après-midi serait le meilleur moment. Je vous remercie beaucoup.

Nous entendrons M. John Crichton, vice-président exécutif de First Air. Y en a-t-il qui veulent se détendre un peu pendant une demi-minute?

#### SUSPENSION DE LA SÉANCE

#### REPRISE DE LA SÉANCE

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Crichton, d'avoir bien voulu venir nous aider. Y a-t-il des observations préliminaires que vous voudriez faire?

**M. John Crichton, vice-président exécutif, First Air:** Oui, merci, monsieur le président. Je n'ai pas de mémoire écrit à remettre au Comité. Le greffier est en train de distribuer un tableau d'une page, qui est simplement un survol des tarifs conjoints. Ce que je me propose de faire, si vous le voulez bien, est de tracer un rapide historique de la présence ici aujourd'hui de First Air.

Avant de faire cela, je veux vous donner quelques renseignements de base sur First Air. C'est une ligne aérienne régionale dont le siège social se trouve à Ottawa. Nous exploitons surtout des avions Boeing 727, et surtout des avions en configuration combinée passagers/fret, ainsi que des avions turbopropulsés 748, dans un réseau régulier qui va de Boston à Yellowknife. Nos opérations sont concentrées surtout dans le Nord, dans les Territoires du Nord-Ouest, mais nous avons également des vols d'Ottawa à Boston, à l'aéroport Mirabel de Montréal et aussi à Goose Bay au Labrador. Nos services réguliers se spécialisent dans les régions éloignées et dans la desserte des petites localités. C'est l'orientation que nous avons suivie depuis bon nombre d'années. C'est une orientation qui nous a réussi, et que nous avons continué de poursuivre, même à l'ère de la déréglementation des transports aériens.

La compagnie offre également un large éventail de services d'affrètement, qui vont des vols «Sun Charter» pour passagers à destination des Caraïbes, à des excursions pour touristes au Pôle Nord. Nos opérations approvisionnent également tout le réseau DEW, de l'Alaska au Groenland et ainsi de suite, et nous fournissons des services spécialisés dans les régions éloignées du monde, comme dans l'Antarctique.

Nous sommes une entreprise assez diversifiée. Aux dernières nouvelles, je pense que nous employions environ 675 personnes. La compagnie appartient à des intérêts indépendants. Nous appartenons à des intérêts privés et à des intérêts indépendants. Nous n'avons pas d'affiliation, du point de vue des propriétaires, avec aucune autre compagnie aérienne. Nous avons cependant, et je crois qu'il faut le mentionner dans le contexte de la présente enquête, une longue et fructueuse collaboration avec Air Canada. En fait, je pense que les relations entre les deux sociétés, du point de vue commercial, ont commencé avant la mise en place de n'importe lequel des transporteurs aériens correspondants actuels d'Air Canada. Nous avons cependant évolué à notre façon au cours de ces années, mais du

*[Text]*

Canada in other areas, and we have engaged in joint marketing programs that we have found to be productive. With the evolution of our company and the evolution of deregulation, our primary competitor in Canada is, in fact, Canadian Airlines, which is also Air Canada's competitor. So, there are some commonalities that we have.

Coming to our involvement with the question of air service to Stephenville, we were aware in early February when Air Canada, of course, made their announcement that they were suspending service to Stephenville, and I believe there were one or two other points at the same time, that they felt that they had to pull out. We did not get involved at that time, because we merely assumed that Air Canada would be replacing the Stephenville service, most likely, with a service by Air Nova. So, it was something we noted, but we didn't pursue at that time. In, I believe it was April, we were contacted by the Town of Stephenville, and asked to look into the possibility of providing some form of replacement service to central Canada, because the Town was under the impression, at that time, from their discussions with Air Canada and, I presume, Air Nova and other carriers that, in fact, it was a strong possibility that no one would provide a replacement service. The Town, at that time, provided us with some economic studies and data that they had done, including traffic data relevant to the Air Canada flights, for the previous few years, which showed, from a passenger perspective, an average of 30 to 33 passengers per day, each way, in and out of Stephenville, between here and central Canada.

We took that data and analysis and plugged it into our own in-house system, and started to study the possibilities and to take a look at just what could be done, if anything. We eventually, some time in May, came to the conclusion that there, in fact, was a possibility and an opportunity for us to operate a viable operation here with 727 aircraft, provided a number of conditions were met. One of those was that we would combine the service with our existing Ottawa/Goose Bay service, so the service would run in a triangular fashion; also, that there was no material or significant increase in the level of competitive services at Stephenville; in other words, if someone else didn't come along all of a sudden with a replacement service that would overwhelm the market. Also, that we, in fact, could put in place the necessary joint fare arrangements, in order to make the passenger service competitive.

While we reached these conclusions privately towards the end of May, we did not make this decision public, because we were still uncertain as to whether or not another carrier who was already licensed, since we weren't licensed, another carrier, and it may have been Air Nova or it might have been Air Atlantic, it might have been Canadian Airlines, all of whom were licensed to operate between Stephenville and Montreal or Ottawa or Toronto, may in fact decide to announce a service.

*[Traduction]*

point de vue des affaires et du commerce, nous jouissons d'une bonne relation avec Air Canada. Nous sommes des partenaires dans le cadre d'Aéroparc, et nous avons des ententes tarifaires avec Air Canada dans d'autres secteurs. Nous avons également des programmes de mise en marché conjoints dont nous avons constaté la productivité. Avec l'évolution de notre compagnie et l'évolution de la déréglementation, notre principal concurrent au Canada est en fait la société Canadian Airlines, qui est d'ailleurs aussi le concurrent d'Air Canada. Nous avons donc un certain nombre de points communs.

Pour en venir à la question de nos rapports avec les services aériens à destination de Stephenville, nous étions au courant au début de février lorsque Air Canada, évidemment, a annoncé qu'elle suspendait le service à destination de Stephenville, et je pense qu'il y avait une ou deux autres destinations dont elle pensait qu'elle devait se retirer. Nous ne nous en sommes pas mêlés à l'époque, parce que nous pensions qu'Air Canada remplacerait le service de Stephenville, probablement par un service d'Air Nova. C'est donc quelque chose que nous avons remarqué, mais que nous n'avons pas poursuivi à cette époque. Au mois d'avril, je pense, nous avons été contactés par la municipalité de Stephenville, et on nous a demandé d'examiner la possibilité de fournir un service de remplacement vers le centre du Canada, parce qu'à ce moment la municipalité avait l'impression, suite à leurs discussions avec Air Canada et, je suppose, avec Air Nova et d'autres transporteurs, qu'il était fortement possible que personne ne fournirait un service de rechange. A ce moment-là, la municipalité nous a fourni quelques études économiques et des données qu'elle avait rassemblées, y compris des données sur le trafic qui avaient trait aux vols d'Air Canada pour les quelques années précédentes, et qui montraient, pour ce qui est des passagers, une moyenne de 30 à 33 passagers par jour, dans les deux directions, au départ et à l'arrivée de Stephenville, entre ici et le centre du Canada.

Nous avons pris ces données et cette analyse et nous les avons branchées sur notre propre système interne, et nous avons commencé à étudier les possibilités et à étudier ce que l'on pouvait faire. Au cours du mois de mai, nous en sommes finalement arrivés à la conclusion qu'il y avait là la possibilité et l'occasion d'exploiter un service viable avec des avions 727, dans la mesure où certaines conditions étaient remplies. L'une de celles-ci était que nous combinerions le service avec notre service existant Ottawa/Goose Bay, de sorte que le service se ferait sur un parcours triangulaire, et aussi qu'il n'y aurait pas d'augmentation importante dans le niveau des services concurrents à Stephenville; en d'autres mots, qu'il n'y aurait pas quelqu'un d'autre qui se présenterait avec un service de remplacement qui submergerait le marché. Également, que nous pourrions mettre en place les ententes tarifaires nécessaires pour que le service passagers devienne concurrentiel.

Nous sommes arrivés à ces conclusions entre nous vers la fin du mois de mai, mais nous n'avons pas rendu cette décision publique, parce que nous n'étions toujours pas sûrs si un autre transporteur qui avait déjà un permis, puisque nous ne l'avions pas, si un autre transporteur, et ça aurait pu être Air Nova comme ça aurait pu être Air Atlantique ou encore Canadian Airlines, qui ont tous des permis pour opérer entre Stephenville

## [Text]

So we kept our powder dry at that point and coinciding, I believe, with the date of Air Canada's last flight, Air Nova announced and issued a news release that they, in fact, had decided that they were not going to fly into Stephenville, and that they were going to concentrate their efforts at Deer Lake, and in the absence of any other initiatives by any other carriers, we then made the announcement that we intended to apply for the licence, and to commence the service.

Once we did file the licence application, we asked the National Transportation Agency for temporary authority, in order that we could start quickly, so as to try and minimize the service gap between the time Air Canada stopped flying and when a new service could start. We then approached Air Canada, passenger marketing, for their agreement on the joint fares between points Montreal and west in Canada, the major cities served by Air Canada. Approximately two or three weeks after that request, Air Canada responded. Their marketing people advised us that they were unable to enter into those arrangements which, of course, was a very major factor in our decision, and one that, in the absence of joint fares, would render the passenger aspect of the service non-competitive and therefore non-viable, and therefore, the entire service non-viable. So we asked for this decision to be reviewed by Air Canada senior management, which they did, and the answer came back still no.

I should point out that at the same time that we did this, we also approached the other major carrier, Canadian Airlines, who also declined to enter into the joint fares. I think that should be said for the Record, but having said that, it is perhaps somewhat more understandable, since Canadian does have a presence right at the Stephenville Airport.

I should also point out, though, that the question of having joint fares is very important as to who you have them with. It is not enough, simply, to have a joint fare with carrier X, if carrier X is not positioned very well in the marketplace, and it was our considered business judgement that, with respect to a service between Stephenville and Ottawa, the only carrier that made sense for us, given the scheduling of other flights in and out of Ottawa, given the relationships of the computer systems, such marketing tools as Frequent Flyer Programs and so on, that the only carrier that made economic sense was Air Canada.

Because of the inability to reach a joint fare agreement, we had to make the very disappointing decision to postpone the service, which, essentially, is the mode we are in now.

I should say that on the question of joint fares, I believe Mr. Lafrenière was quite correct; there is no regulatory compunction that I am aware of, to make one airline agree with another on a joint fare, nor do I believe there should be. I believe airlines should be free to assess the merits of entering into such arrangements on their own. I don't believe there should be an

## [Traduction]

et Montréal ou Ottawa ou Toronto, n'avait pas en fait l'intention d'annoncer un service.

Nous avons donc préféré ne rien dire à ce moment-là; et je pense que cela a coïncidé avec la date du dernier vol d'Air Canada, Air Nova a annoncé et a émis un communiqué de presse que la société avait en fait décidé de ne pas desservir Stephenville et qu'elle allait concentrer ses efforts à Deer Lake. En l'absence de toute autre initiative de quelque autre transporteur que ce soit, nous avons alors annoncé que nous demanderions le permis et que nous commencerions le service.

Lorsque nous avons déposé notre demande de permis, nous avons demandé une autorisation temporaire à l'Office national des transports afin d'être en mesure de commencer rapidement, pour réduire le plus possible l'interruption de service entre le moment de la fin des vols d'Air Canada et le début du nouveau service. Nous nous sommes alors adressés à Air Canada, services aux passagers, pour l'entente tarifaire concernant les connexions de Montréal vers l'ouest du pays et les principales villes desservies par Air Canada. Environ deux ou trois semaines plus tard, Air Canada a répondu. Les gens du service des passagers nous ont informés qu'ils n'étaient pas en mesure de conclure ces ententes, ce qui était évidemment un facteur très important dans notre décision, un facteur qui, en l'absence d'entente tarifaire, rendrait la partie passagers du service non concurrentielle et donc non viable, et en conséquence rendrait tout le service non viable. Nous avons donc demandé à la haute direction d'Air Canada de revoir cette décision, ce qu'elle a fait, mais la réponse rendue était encore une fois négative.

Je veux vous faire remarquer qu'en même temps que nous faisons ces démarches, nous avons également parlé à un autre transporteur important, Canadian Airlines, qui a aussi refusé de conclure des ententes tarifaires. Je pense que cela doit être dit pour être versé au dossier, mais cela dit, cela se comprend peut-être mieux, puisque Canadian est présent à l'aéroport de Stephenville.

J'aimerais également faire remarquer que dans le cas des ententes tarifaires, il est très important avec qui elles sont conclues. Il ne suffit pas simplement d'avoir un tarif conjoint avec le transporteur «x», si le transporteur «x» n'est pas bien placé sur le marché, et notre jugement d'affaires bien pondéré était que, par rapport au service entre Stephenville et Ottawa, le seul transporteur qui convenait pour nous, considérant l'horaire des vols au départ et à l'arrivée d'Ottawa et considérant les liaisons entre systèmes informatiques, les outils de mise en marché comme les programmes pour grands voyageurs et ainsi de suite, était Air Canada.

À cause de l'impossibilité d'en arriver à des ententes sur les tarifs conjoints, nous avons dû prendre la décision très décevante de retarder l'ouverture du service. Voilà en gros la situation dans laquelle nous nous trouvons actuellement.

Je dois dire qu'à propos des ententes tarifaires, je crois que M. Lafrenière avait tout à fait raison; il n'y a, à ma connaissance, aucune obligation réglementaire qui oblige une ligne aérienne à conclure une telle entente avec une autre, et je ne crois pas non plus qu'il devrait y avoir une obligation de ce genre. Je crois que les lignes aériennes doivent être libres d'éva-

*[Text]*

artificial regulatory barrier forcing airlines to take commercial actions that they don't want to take, and I certainly wouldn't want somebody telling our company that we had to enter into an arrangement that we found not attractive.

I have handed out to the members of the Committee an air-fare comparison sheet relevant to Stephenville, and relevant to the other cities and routes in Canada that we sought the joint fares on with Air Canada, and these are the specific city pairs: Montreal, Toronto, Winnipeg, Regina, Saskatoon, Edmonton, Calgary, Vancouver and Victoria. In terms of the traffic between Stephenville and Montreal and points to the west, this constitutes by far and away the vast majority of the passenger market.

On this sheet, the top half of the sheet is the one-way economy fare. The full Y fare, your full fare economy fare. The bottom half is just an example of a discount fare.

In the left-hand column, under the heading

Existing Market Fare,

that is the fare presently charged, in the marketplace, by both Air Atlantic and Canadian from Stephenville, and also, that is charged by Air Nova and Air Canada from Deer Lake. So those are the fares that are available in the marketplace today.

**The Chairman:** I think that we have the material in front of us here and it is easier for us, but just for the sake of those who haven't got the material: take the existing fare to Montreal. Use that as the example, and show how much it is with or without. Incidentally, you have here Existing, and then you have First Air Without Joins).

**Mr. Crichton:** Yes.

**The Chairman:** I gather that you are talking about a joint fare; it has nothing to do with marijuana or anything of that nature.

Take the Montreal-Stephenville situation and explain that.

**Mr. Crichton:** I was going to do that, Mr. Chairman, thank you.

In the case of Montreal-Stephenville, that existing market fare, the one-way economy fare, is \$285. If First Air were to be operating here without a joint fare agreement with another airline, between Ottawa and Montreal, then we would be compelled to charge what is known as the sum of the sectors. In other words, we would have to charge our full economy fare from here to Ottawa, plus the other airline's full economy fare from Ottawa to Montreal. So, you would add those two together, and when you do that, the fare comes out to be \$434, or \$149 more expensive than the existing market fare, that if you travelled on Air Atlantic from here to Halifax and connected to Canadian, or if you took Air Nova from Deer Lake.

*[Traduction]*

luer elles-mêmes les avantages ou les inconvénients d'ententes de cette nature. Je ne crois pas qu'il devrait exister une barrière réglementaire artificielle qui forcerait les lignes aériennes à prendre des mesures commerciales qu'elles ne veulent pas prendre, et je ne voudrais sûrement pas voir quelqu'un dire à notre compagnie de conclure une entente qui ne nous semblerait pas avantageuse.

J'ai distribué aux membres du Comité une feuille établissant la comparaison des tarifs aériens pour Stephenville et pour d'autres villes et itinéraires au Canada pour lesquels nous avons cherché à conclure des ententes avec Air Canada. Voici les villes dont il s'agit: Montréal, Toronto, Winnipeg, Regina, Saskatoon, Edmonton, Calgary, Vancouver et Victoria. Pour ce qui est du trafic entre Stephenville et Montréal et d'autres destinations à l'ouest, ceci représente de loin la très grande majorité des passagers.

Sur cette feuille, la partie supérieure donne les tarifs d'un trajet unique en classe économique. Le tarif Y plein, le plein tarif en classe économique. La partie inférieure donne simplement un exemple d'un tarif réduit.

Dans la colonne de gauche, sous le titre

«Tarifs actuels du marché»,

il s'agit des tarifs en vigueur actuellement, tant chez Air Atlantic que chez Canadian, pour les vols au départ de Stephenville, et aussi de ceux fixés par Air Nova et par Air Canada au départ de Deer Lake. Voilà donc les tarifs qui sont actuellement en vigueur sur le marché.

**Le président:** Je pense que nous avons tous le document devant nous, et c'est plus facile pour nous, mais à l'intention de ceux qui n'ont pas le document, dites-nous le tarif à destination de Montréal. Prenez-le comme exemple, et montrez-nous combien il en coûte avec et sans. À propos, vous avez ici «Actuels», puis vous avez «First Air sans joints».

**M. Crichton:** Oui.

**Le président:** Je présume qu'il s'agit d'un tarif conjoint; cela n'a rien à voir avec la marijuana ou quoi que ce soit de cette nature.

Prenez la situation Montréal-Stephenville et expliquez-nous cela.

**M. Crichton:** J'allais le faire, monsieur le président, merci.

Dans le cas de la liaison Montréal-Stephenville, le tarif du marché actuel, l'aller simple en tarif de classe économique est de 285 \$. Si la compagnie First Air devait fonctionner ici sans une entente tarifaire avec un autre transporteur, entre Ottawa et Montréal, nous nous verrions alors dans l'obligation de demander ce que l'on appelle la somme des secteurs. Autrement dit, il nous faudrait demander le plein tarif en classe économique d'ici à Ottawa, plus le plein tarif en classe économique de l'autre transporteur d'Ottawa à Montréal. Nous additionnerions donc ces deux tarifs ensemble et, ce faisant, nous obtiendrions un tarif de 434 \$, soit 149 \$ de plus que le tarif du marché actuel si vous voyagez d'ici à Halifax et effectuez une correspondance avec Canadien International ou si vous prenez Air Nova à partir de Deer Lake.

*[Text]*

Similarly, in the case of Toronto-Stephenville, the existing market fare is \$358. The sum of the sector fares, if we did not have joints, would be \$463. That is a difference of \$105 one-way or \$210 return, more expensive.

As I think all members of the Committee are aware, people are price sensitive when it comes to travelling, and while you can perhaps get away with a small differential in most markets, when you start looking at pricing differentials of this magnitude, you simply are not going to get the business. People will not pay those kinds of premiums, except in very extreme circumstances.

Hence, the requirement for the joint fares, and my purpose in providing this piece of paper is simply to emphasize why it was such a major factor in our decision not to go ahead with the service.

These similar types of ratios, as you will be able to see from the sheet, exist right across the country, and they are also present, with the excursion fares, except the absolute dollar values are a little bit less, but that was the major problem that we ran into, and the reason why we felt we couldn't go ahead, that it would render the operation non-viable.

Mr. Chairman, I believe that that is the sum and substance of my introductory remarks.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Crichton. When you approached Air Canada with respect to a joint fare arrangement, you used the word that their reply was they were unable. That was your term. Apparently, you like to use euphemisms. Unable, did they say: Get out, we reject you out of hand. We decline your offer. What did they say?

**Mr. Crichton:** They declined to enter into the agreement.

**The Chairman:** It wasn't a case of being unable?

**Mr. Crichton:** No, I am sorry. No, certainly they weren't handicapped in that sense, as far as I know. They considered the matter, I was told. I became personally involved when my pricing people told me that they declined to enter into the agreement, so I made a phone call myself to their pricing manager and the answer I got was, no, we have looked at it from a marketing point of view, and we don't wish to enter into the agreement at this time.

**The Chairman:** You mention that there were three elements that were going to determine the operation of service. You mentioned the Ottawa-Goose Bay service, you mentioned the fact that you didn't want to be suddenly hit with what you referred to as overwhelming competition, the competitive nature. You didn't want to get hit with another service. Competition would make your service not productive for you and, of course, joint fares were the last of the three. I suppose all three were important. Was one more important than the other?

**Mr. Crichton:** As far as the Goose Bay aspect of the service is concerned, that was already within our control, so it wasn't really a factor in that sense. As far as additional competition is concerned, it is somewhat academic because it didn't material-

*[Traduction]*

Même chose pour la liaison Toronto-Stephenville, le tarif actuel est de 358 \$. La somme des tarifs des secteurs si nous n'avions pas d'entente tarifaire s'élèverait à 463 \$. C'est une différence de 105 \$ l'aller simple ou de 210 \$ l'aller-retour.

Je pense que tous les membres du Comité sont conscients que les gens se soucient du coût lorsqu'il s'agit de voyager et que si vous pouvez vous tirer d'affaire avec une petite différence dans la plupart des marchés, il n'en n'est pas de même lorsque nous avons affaire à des différences de cette envergure, les gens ne voyageront tout simplement pas avec vous. Les gens ne paieront ce genre de tarifs qu'en des cas très extrêmes.

D'où la nécessité des ententes tarifaires et ma présentation n'a d'autre objet que de souligner la raison pour laquelle ils ont été un facteur important dans notre décision de ne pas offrir ce service.

Comme vous pouvez le constater en consultant la feuille, ces types de ratios existent d'un bout à l'autre du pays et nous les retrouvons également dans les tarifs excursion, sauf que les valeurs absolues du dollar sont un peu moindres, mais c'est le principal problème auquel nous nous sommes heurtés et la raison pour laquelle nous avons pensé que nous ne pouvions aller de l'avant car cela rendrait l'exploitation non rentable.

Monsieur le président, je pense vous avoir communiqué l'essentiel de mes remarques d'introduction.

**Le président:** Merci, monsieur Crichton. Lorsque vous avez pressenti Air Canada au sujet d'une entente tarifaire, vous avez dit qu'ils vous avaient répondu qu'ils n'étaient pas capables. Ce sont là les mots que vous avez utilisés. Il semble que vous aimiez recourir à des euphémismes. Ils ont dit qu'ils n'étaient pas capables; ils vous ont dit de sortir, vous ont rejetés du revers de la main et ont refusé votre offre; qu'ont-ils dit?

**M. Crichton:** Ils ont refusé de conclure l'entente.

**Le président:** Ce n'est donc pas qu'ils n'étaient pas capables?

**M. Crichton:** Non, je suis désolé. Non, en autant que je sache, ils n'étaient pas empêchés de la sorte. Ils ont étudié la question à ce qu'on m'a dit. Je suis intervenu lorsque mes agents de tarification m'ont dit qu'ils avaient refusé de conclure l'entente, aussi ai-je téléphoné moi-même au responsable de la tarification qui m'a répondu non, nous avons étudié cette possibilité du point de vue de la commercialisation et nous ne voulons pas conclure d'entente pour l'instant.

**Le président:** Vous avez signalé qu'il y avait trois éléments qui devaient déterminer l'exploitation du service. Vous avez signalé le service Ottawa-Goose Bay, vous avez signalé le fait que vous ne vouliez pas être subitement frappé par ce que vous avez appelé une concurrence écrasante, la nature concurrentielle. Vous ne vouliez pas avoir à subir un autre service. La concurrence rendrait votre service improductif et bien sûr, les ententes tarifaires étaient le dernier des trois éléments. Je suppose qu'ils étaient tous les trois importants. L'un d'eux était-il plus important que l'autre?

**M. Crichton:** Pour ce qui est de l'aspect Goose Bay du service, il était déjà entre nos mains, il ne s'agissait donc pas vraiment d'un facteur à cet égard. Quant à la concurrence supplémentaire, elle est quelque peu abstraite parce qu'elle ne s'est

*[Text]*

ize, but it was a concern of ours because we recognized that Stephenville was a small market. We were dealing with a relatively small market, and it was only through building some network synergies with our existing Goose Bay service that we were able to justify our decision to go ahead, so naturally, we were concerned if another carrier decided to mount additional capacity in Stephenville; then we would have to go back and do our numbers again. Now, in any event, that did not happen, but the joint fare issue became the dominant and deciding factor, because if someone in Stephenville wishes to go to Toronto and back, and if they can stand at the Air Atlantic counter out here and get a ticket there and back for \$210 less than they can on us, well, then they are going to go with their feet every time and I don't blame them. That was the dominant factor that influenced our final decision.

**The Chairman:** I don't want to monopolize this; I will turn it over to the Committee in just a moment. You gave us the impression that if you were going to get into bed on the joint fare thing with one of the major carriers, your preference would have been Air Canada, for the reasons that you outlined, as opposed to Canadian.

**Mr. Crichton:** That is correct, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Canadian Airlines have told us, they say:

We informed First Air that we would be ready to enter into a joint fare and joint cargo rate program for Stephenville, and to date, First Air has not responded.

**Mr. Crichton:** Mr. Chairman, if I may, I think that is a little bit of repentance on the part of Canadian Airlines; a little too little too late. Canadian Airlines were approached by us in the beginning. They flat out refused. They wouldn't even discuss it, and bear in mind, they are a major competitor of ours. I, personally, subsequently, in reviewing some joint fares and cargo rates that we have with them in the eastern Arctic, which are a hold-over back in the days when Nordair used to operate in that region, and Canadian, subsequently, acquired them. I decided that if Canadian Airlines were not prepared to be reciprocal on competitive routes with us in the south, then why should we give them a one-way free ride in the north, so I pulled the pin on those and told them they are no longer available to them, and it was as a result of that action that they came back and suddenly said they would like to talk about Stephenville, if we would reinstate the fares in the north, and that is the background behind that letter.

**The Chairman:** It's a tough business.

**Mr. Crichton:** Yes, it's a tough business.

**The Chairman:** Senator Graham and Senator Marshall.

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman. You used the word approached Air Canada about a joint fare arrangement. Can you tell us when that was done, and if it was done in writing?

*[Traduction]*

pas concrétisée, mais elle nous préoccupait du fait que nous constatons que Stephenville était un petit marché. Nous avions affaire à un marché relativement petit et ce n'est qu'en constituant certaines collaborations de réseau avec notre service en place à Goose Bay que nous pouvions justifier notre décision d'aller de l'avant aussi nous nous inquiétions tout naturellement qu'un transporteur décide de créer une capacité supplémentaire à Stephenville; il nous aurait alors fallu revenir en arrière et tout recommencer. Bon, de toute manière, cela ne s'est pas produit, mais la question de l'entente tarifaire est devenue un facteur prédominant et décisif parce que si quelqu'un de Stephenville veut se rendre à Toronto et en revenir, et s'il peut venir ici au comptoir d'Air Atlantic et se procurer un aller-retour à un tarif inférieur au nôtre de 210 \$, eh bien, il va y aller et je le comprends tout à fait. Ça été le facteur déterminant dans notre décision finale.

**Le président:** Je ne veux pas monopoliser la discussion; je vais céder la parole aux membres du Comité dans un instant. Vous nous avez donné l'impression que si vous deviez vous associer avec l'un des grands transporteurs sur la question de l'entente tarifaire, votre préférence irait à Air Canada pour les raisons que vous avez soulignées, plutôt que Canadien International.

**M. Crichton:** C'est exact, monsieur le président.

**Le président:** Canadien International nous a dit, et je cite:

Nous avons informé First Air que nous serions prêts à avoir un programme d'ententes tarifaires passagers/fret pour Stephenville, mais First Air ne nous a pas encore donné de réponse.

**M. Crichton:** Monsieur le président, si vous me le permettez, je pense que Canadien International se montre un peu repentante; trop peu, trop tard. Nous avons pressenti Canadien International dès le début. Ils ont carrément refusé. Ils ne voulaient même pas discuter avec nous et n'oubliez pas qu'ils sont un de nos principaux concurrents. Par la suite, en passant en revue certaines ententes tarifaires passagers/fret que nous avons avec eux dans l'est de l'Arctique et qui datent de l'époque où Nordair, acquise par la suite par Canadien, avait des liaisons dans cette région, j'ai décidé que si Canadien n'était pas disposée à rendre la pareille sur des itinéraires concurrentiels communs dans le Sud, alors pourquoi devrions-nous leur laisser gratuitement accès au Nord, aussi je les ai laissés tomber et je leur ai dit qu'ils n'y avaient plus accès et c'est à la suite de cette mesure qu'ils sont revenus à la charge, tout à coup disant qu'ils aimeraient discuter de Stephenville, si nous rétablissions les tarifs dans le nord et voilà tout le contexte derrière cette lettre.

**Le président:** Ça joue serré.

**M. Crichton:** Oui, ça joue serré.

**Le président:** Le sénateur Graham et le sénateur Marshall.

**Le sénateur Graham:** Merci monsieur le président. Vous avez utilisé le terme «pressenti» Air Canada au sujet de l'entente tarifaire. Pouvez-vous nous dire à quel moment cela s'est fait et si c'était par écrit?

[Text]

**Mr. Crichton:** The initial approach was not done in writing, as a lot of these pricing matters are not. The approach was, to the best of my recollection, done shortly after we announced our intention to apply for the licence, which would have been in the latter part of June. It was not in writing, Senator Graham, as a lot of the discussions back and forth between the pricing departments of airlines is fairly frequently done very informally. Sometimes teletypes are sent, sometimes they aren't. In this particular case, it was not done in writing, in that initial contact.

**Senator Graham:** Their refusal, did that come in writing?

**Mr. Crichton:** No, it wasn't. It was verbal as well.

**Senator Graham:** So there is nothing in writing between you and Air Canada in respect of the proposed joint fare arrangements?

**Mr. Crichton:** Not at that time. Subsequently, when we asked Air Canada to in fact confirm that that decision still stood, they gave us a teletype in writing, confirming that they still did not wish to enter into the agreement.

**Senator Graham:** And I presume that would be privileged documentation. I am just wondering: I suppose there would have to be an agreement between Air Canada and First Air whether or not this could be part of the proceedings here, that documentation.

**Mr. Crichton:** Mr. Chairman, I am quite prepared to discuss this matter with the representatives of Air Canada. I understand Mr. McCormack, in fact, is going to lead most of their evidence with respect to these issues, and perhaps the best thing to do is, I can discuss this matter with Air Canada's Counsel, and perhaps be available tomorrow after Mr. McCormack has given his evidence to address the matter again.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, just along the same line: I am just wondering whether there was any correspondence — I am sorry, does Mr. Lafrenière want to interject here?

**Mr. Lafrenière:** Mr. Chairman, Air Canada has no objection to producing the teletype that First Air sent to us asking us to confirm our decision, and the teletype by which we confirmed our decision.

**Senator Graham:** Just to complete the circle, so to speak, Mr. Chairman, I am just wondering whether there was any correspondence between First Air and Canadian Airlines, with respect to joint fares.

**Mr. Crichton:** There are teletypes, I believe, Senator.

**Senator Graham:** Could you also entertain the possibility of talking to Canadian Airlines to determine whether or not that correspondence could be made part of the Record?

**Mr. Crichton:** Certainly.

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

**M. Crichton:** La première démarche n'a pas été faite par écrit comme c'est le cas pour beaucoup de ces questions de tarification. Elle a eu lieu, pour autant que je m'en souvienne, peu après que nous ayons annoncé notre intention de demander le permis, ce qui devait être vers la fin juin. Ce n'était pas par écrit, honorable sénateur, étant donné que beaucoup de discussions entre les services de tarification des compagnies aériennes se font assez souvent de façon très informelle. Nous envoyons parfois des messages par télécriteur et parfois non. Dans ce cas précis, aucun message écrit n'a été envoyé lors de ce premier contact.

**Le sénateur Graham:** Leur refus a-t-il été signifié par écrit?

**M. Crichton:** Non. Il était verbal lui aussi.

**Le sénateur Graham:** Il n'existe donc aucun document écrit entre vous et Air Canada au sujet des ententes tarifaires proposées?

**M. Crichton:** Pas à ce moment-là. Par la suite, lorsque nous avons demandé à Air Canada de confirmer dans les faits si cette décision tenait toujours, ils nous ont fait parvenir un message par télécriteur affirmant qu'ils ne voulaient pas encore conclure cette entente.

**Le sénateur Graham:** Et je suppose qu'il s'agirait d'un document privilégié. Je ne fais que supposer qu'il devrait y avoir une entente entre Air Canada et First Air peu importe si ce document peut être cité dans les présentes délibérations.

**M. Crichton:** Monsieur le président, je consens volontiers à discuter de cette question avec les représentants d'Air Canada. Je pense en fait que monsieur McCormack va baser la majeure partie de sa preuve touchant ces questions et peut être que la meilleure chose à faire, je peux discuter de cette question avec le conseiller Air Canada et peut-être me rendre disponible demain après que M. McCormack aura présenté sa preuve pour discuter encore une fois de cette question.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, dans la même ligne de pensée: je me demande simplement s'il y a eu une correspondance — je suis désolé, est-ce que M. Lafrenière veut faire une intervention?

**M. Lafrenière:** Monsieur le président, Air Canada ne voit aucune objection à produire le message que First Air nous a fait parvenir par télécriteur nous demandant de confirmer notre décision ainsi que celui par lequel nous avons confirmé notre décision.

**Le sénateur Graham:** Simplement pour boucler la boucle, monsieur le président, je me demande s'il y a eu quelque correspondance entre First Air et Canadien International en ce qui a trait aux ententes tarifaires.

**M. Crichton:** Il y a eu des messages par télécriteur, je crois, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Graham:** Pourriez-vous également entrevoir la possibilité de parler avec Canadien International afin de déterminer si oui ou non la correspondance pourrait être versée au Dossier?

**M. Crichton:** Bien sûr.

**Le sénateur Graham:** Merci, monsieur le président.

[Text]

**The Chairman:** Senator Graham, do you want these attached as appendices to these proceedings?

**Senator Graham:** Yes.

**The Chairman:** Very good. Agreed? Senator Marshall.

**Senator Marshall:** Just one question. I was a bit surprised, Mr. Crichton, when you indicated that you agreed that Air Canada wouldn't enter into a joint fare agreement with you, and you would treat it the same if somebody asked you. What is the purpose of deregulation then? Wasn't it to open up competition to the benefit of the consumer? and the joint fare agreement would save the people \$149, according to your figures. Can you explain that? What is your objective?

**Mr. Crichton:** Yes, Senator. Joint fare agreements are essentially competitive tools. It allows a carrier in its simple terms, that may only be in one market between point a) and point b), to, in fact, participate in a multitude of markets beyond point b), through arrangements with other airlines who serve those markets. Depending on the particular situation that any airline may have with another, it may or may not wish to enter into a joint fare agreement with a particular airline, because they may perceive that particular airline as more of a competitor than as a person that is complementary to what they are trying to do. So, it becomes a marketing judgement, as to whether or not you are better off or worse off with that arrangement, and are you, perhaps, enhancing your competitor more than you are enhancing yourself? So, it becomes a judgement decision in certain cases, based on that. In other cases, it is very clear; everybody is better off with them, let's go ahead and do it.

**Senator Marshall:** If you were to take up the one route, Montreal-Stephenville-Gander and return, couldn't you apply for an addition? You are going to Goose Bay anyway, so the reason you could service Stephenville is because it was en route. Would it be cost-effective for you to take on that particular Toronto-Montreal-Stephenville-Gander and the reverse?

**Mr. Crichton:** I don't know, Senator, we haven't looked at that.

**Senator Marshall:** You haven't looked at that?

**Mr. Crichton:** We haven't looked at that.

**Senator Marshall:** What do you think about the possibility and the speculation that — there is a new word they call duopoly — collusion between Air Canada and Canadian Airlines?

**Senator Spivak:** It is not new, it is very old. It goes back to Greek times.

**Senator Marshall:** It is new down here because we don't know.

**Mr. Crichton:** It is an out of town word.

**Senator Marshall:** Yes. Do you see that as a danger to deregulation?

[Traduction]

**Le président:** Monsieur le sénateur Graham, voulez-vous que ces documents soient annexés en appendice aux présentes délibérations?

**Le sénateur Graham:** Oui.

**Le président:** Très bien. D'accord? Le sénateur Marshall.

**Le sénateur Marshall:** J'aurais juste une question. J'ai été un peu surpris, monsieur Crichton, lorsque vous avez indiqué qu'Air Canada ne voulait pas conclure une entente tarifaire avec vous, et feriez-vous la même chose si quelqu'un vous le demandait. À quoi rime la déréglementation alors? N'était-ce pas pour donner libre cours à la concurrence au profit des consommateurs? L'entente tarifaire permettrait aux gens d'économiser 149 \$ selon vos chiffres. Pouvez-vous nous expliquer cela? Quel est votre objectif?

**M. Crichton:** Oui, monsieur le sénateur. Les ententes tarifaires sont essentiellement des outils de concurrence. Elles permettent à un transporteur, pour l'expliquer simplement, qui n'est peut-être que dans un marché entre le point a) et le point b) de participer en fait à une multitude de marchés au-delà du point b) grâce à des arrangements avec d'autres compagnies aériennes qui desservent ces marchés. Selon la situation particulière qui prévaut entre les compagnies, elle peut ou non souhaiter conclure une entente tarifaire avec une compagnie aérienne particulière, parce qu'elle peut considérer cette dernière plus comme une concurrence qu'un complément à ce qu'elle essaie de faire. Cela devient donc une question de marketing à savoir s'il vaut mieux ou non pour vous de conclure cet arrangement et est-ce que vous n'êtes pas en train d'améliorer plus la situation de votre concurrence que la vôtre? Cela devient donc une question de jugement dans certains cas. Dans d'autres cas, il est très évident qu'il vaut mieux pour tout le monde de les conclure, alors on y va et on le fait.

**Le sénateur Marshall:** Si vous deviez prendre cet itinéraire, soit Montréal-Stephenville-Gander aller-retour, ne pourriez-vous pas demander un ajout? Vous allez à Goose Bay de toute façon, dont la raison pour laquelle vous pourriez desservir Stephenville, c'est qu'elle se trouve sur votre itinéraire. Est-ce que ce serait rentable pour vous de prendre cet itinéraire précis Toronto-Montréal-Stephenville-Gander et l'inverse?

**M. Crichton:** Je ne sais pas, monsieur le sénateur, nous n'avons pas envisagé cette possibilité.

**Le sénateur Marshall:** Vous n'avez pas envisagé cette possibilité?

**M. Crichton:** Nous ne l'avons pas envisagée.

**Le sénateur Marshall:** Que pensez-vous de la possibilité qu'il y ait duopole, le nouveau mot—collusion entre Air Canada et Canadien International, et des spéculations à ce sujet?

**Le sénateur Spivak:** Ce n'est pas nouveau. Ça remonte à très loin, à l'antiquité grecque.

**Le sénateur Marshall:** C'est nouveau pour nous ici, parce que nous ne le connaissons pas.

**M. Crichton:** Ce n'est pas un mot utilisé dans notre ville.

**Le sénateur Marshall:** Oui. Voyez-vous cela comme une menace à la déréglementation?

[Text]

**Mr. Crichton:** Yes, we have said that publicly many times.

**Senator Marshall:** Have you?

**Mr. Crichton:** Yes.

**Senator Marshall:** Okay, Mr. Chairman.

**Senator Spivak:** There is a resemblance between myself and Senator Marshall because his line of questioning is very much what I wanted to pursue, in terms of how you view competition, and the whole question of deregulation and the effect it has on small centres. As I understand it, the glimpse you have given me is that Air Canada is your friend, or your associate, sorry, and Canadian Airlines is your competitor, and the nature of competition, as I see it, and from your point of view, I am not passing a judgement on it, you are absolutely right; you are in business to stay alive and to make a profit. You are sort of carving up the routes so that you don't compete in an area like Stephenville, where there is a small market. You don't want competition there because there is no profit to be made in it, so what you would prefer to do is divide up the map so that you have one area and somebody else has another area, and you can both co-exist amicably and make a profit.

That is my impression of it; maybe I am incorrect. I would like you to correct me, but from the point of view of public policy and public interest, that leaves small communities out in the cold in terms of the choice of service that they have, and their way in which they can compete as well through the transportation policy, and of course, transportation is a very important factor in regional development and business and so forth. I would like you to comment, if you will, on the nature of competition as it is beginning to settle out, after this new policy, and what your view is as to how small communities will fare under this sort of competition that we are seeing happening.

**Mr. Crichton:** That is a pretty big question. I guess we probably serve more small communities than probably any other airline in Canada. We serve communities with only 300 people in them, all over the North West Territories.

**Senator Spivak:** But you have a monopoly on those routes or you do not?

**Mr. Crichton:** In some communities we are the only carrier, but I would say in 60% or 70%, we have competition in one form or another.

**The Chairman:** Do you get any subsidies?

**Mr. Crichton:** No. You have mentioned the concept of duopoly; that is something that has concerned us. We are not economists, but we are concerned with an airline system that 98% of the market is shared by two giants, and what are the realistic prospects of independent, smaller airlines really having an ability to be effective in that environment? So that is something that is of great concern to us. Our relationship with Air Canada, I would have to say, has evolved into a strange one because on the one hand, we have been working with them for many, many years doing things many years ago that only

[Traduction]

**M. Crichton:** Oui, nous l'avons dit publiquement à de nombreuses reprises.

**Le sénateur Marshall:** Ah oui?

**M. Crichton:** Oui.

**Le sénateur Marshall:** D'accord, monsieur le président.

**Le sénateur Spivak:** Le sénateur Marshall et moi-même pensons de la même façon, parce que ses questions ressemblent beaucoup à celles que je voulais formuler, au sujet de votre opinion sur la concurrence et de l'ensemble de la question de la déréglementation et de ses effets dans les petits centres. Ce que j'en comprends, l'aperçu que vous m'avez donné, c'est qu'Air Canada est votre ami, ou votre associé, je m'excuse, et Canadien International, votre concurrent, et la nature de la concurrence, telle que je la vois, et selon votre point de vue, je ne formule pas de jugement dessus, vous avez absolument raison; vous êtes en affaires pour y rester et donc pour faire des profits. Vous pavez la voie en quelque sorte, et c'est pourquoi vous ne livrez pas de concurrence dans une région comme Stephenville, où le marché est restreint. Vous ne voulez pas faire concurrence là-bas, parce que vous ne tirerez pas de bénéfices. Donc, ce que vous préféreriez faire serait de diviser la carte de façon que vous ayez une région et quelqu'un d'autre une autre, pour coexister amicalement et réaliser des profits.

C'est l'impression que j'ai; peut-être ai-je tort. J'aimerais que vous me corrigiez, mais du point de vue des politiques et de l'intérêt publics, les petites localités sont laissées en plan quant au choix de service qui leur est offert, et aux moyens dont elles disposent pour soutenir la concurrence de même qu'en ce qui a trait à la politique des transports, et naturellement, le transport est un facteur déterminant du développement régional et des affaires, etc. J'aimerais que vous commentiez, si vous le voulez bien, la nature de la concurrence telle qu'elle se dessine, à la suite de cette nouvelle politique, et que vous exprimiez vos vues sur la façon dont les petites localités réagiront devant ce type de concurrence qui voit le jour.

**M. Crichton:** C'est une question très vaste. Je crois que nous desservons plus de petites localités que probablement toute autre société aérienne au Canada. Nous desservons des localités de seulement 300 personnes, dans l'ensemble des Territoires du Nord-Ouest.

**Le sénateur Spivak:** Mais vous détenez le monopole sur ces routes ou pas?

**M. Crichton:** Dans certaines localités, nous sommes l'unique transporteur, mais disons dans 60 p. 100 à 70 p. 100 des cas, nous avons une forme ou une autre de concurrence.

**Le président:** Avez-vous des subventions?

**M. Crichton:** Non. Vous avez cité le concept de duopole; c'est quelque chose qui nous a préoccupés. Nous ne sommes pas économistes, mais craignons que le marché aérien soit partagé à 98 p. 100 par deux géants, dès lors, quelles sont les chances réalistes d'efficacité des petites sociétés aériennes indépendantes dans ce contexte? Cela nous inquiète donc beaucoup. Notre relation avec Air Canada a, disons, évolué de façon étrange, parce que d'une part, nous travaillons avec elle depuis de nombreuses années et avons fait des choses il y a longtemps qui n'ont été acceptées par le public que dernière-

[Text]

became fashionable in the public's eye lately, but they have got one route philosophically, in terms of working with smaller airlines and, I guess, because of the nature of our system and what we do, we didn't fit into that, but now we do compete with one of their subsidiaries, to a certain extent, in the north. So, it is a strange relationship, but it is one that, I think, is still mutually beneficial to both parties.

Now, in terms of dividing up areas, no, we don't do that. We don't divide up areas, because we never know what the other guy is going to do.

**Senator Spivak:** Excuse me for interrupting you, but you did say you didn't wish to come into the Stephenville route, once Air Atlantic was here, because with the competition here, you wouldn't be able to make any profit on it.

**Mr. Crichton:** No, I didn't say that.

**The Chairman:** No, he didn't say that.

**Senator Spivak:** I am sorry, I thought I heard you say that.

**Mr. Crichton:** No, Air Atlantic is already here. They were already here.

**Senator Spivak:** Canadian Airlines, he did say that.

**Mr. Crichton:** What we were concerned about was, was somebody else going to replace Air Canada on top of that? We didn't want to have three airlines in here, which is essentially what I meant, but we didn't know what anybody else was going to do at that time.

**The Chairman:** Senator Bonnell.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, I wonder if the witness could tell us if they have a joint fare with Air Canada between Goose Bay and Montreal?

**Mr. Crichton:** No, we don't.

**Senator Bonnell:** Do you have one for Gander-Montreal?

**Mr. Crichton:** We don't fly to Gander.

**Senator Bonnell:** You don't go to Gander. I see. So you don't have any joint fares?

**Mr. Crichton:** We have joint fares with Air Canada.

**Senator Bonnell:** Yes, but not right around here.

**Mr. Crichton:** No. The Goose Bay market is different. The pricing structure in the Goose Bay market, prior to our commencement of service, was such that the introduction of our direct service to Ottawa lowered the price very considerably, so that we don't really need joint fares to compete in that market. The sum of sectors actually worked. It was simply a product of the fact that our direct jet service, the fare levels that we can charge on that are such that we didn't need the joint fare arrangements in that particular market.

[Traduction]

ment, mais elle a adopté des principes touchant la collaboration avec les petites sociétés aériennes; et je crois, à cause de la nature de notre réseau et de ce que nous faisons, nous ne répondions pas à leurs attentes, mais maintenant, nous concurrençons l'une de leurs filiales, dans une certaine mesure, dans le Nord. Il s'agit donc d'une relation étrange, mais c'est une relation qui, je pense, est bénéfique aux deux parties.

Mais, pour ce qui est de diviser les régions, non, nous ne faisons pas ça. Nous ne divisons pas les régions, parce que nous ne savons jamais ce que l'autre va faire.

**Le sénateur Spivak:** Excusez-moi de vous interrompre, mais vous avez dit que vous ne vouliez pas desservir la route de Stephenville, étant donné qu'Air Atlantique la dessert déjà, parce qu'en raison de la concurrence ici, vous ne pourriez réaliser de profits.

**M. Crichton:** Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

**Le président:** Non, ce n'est pas ce qu'il a dit.

**Le sénateur Spivak:** Je regrette, j'ai cru vous l'entendre dire.

**M. Crichton:** Non, Air Atlantique assure déjà un service. Elle l'assurait déjà.

**Le sénateur Spivak:** Canadian International, c'est ce qu'il a dit.

**M. Crichton:** Ce qui nous préoccupait, c'était, quelqu'un d'autre va-t-il remplacer Air Canada par-dessus le marché? Nous ne voulions pas qu'il y ait trois sociétés aériennes ici, c'est ce que je voulais dire essentiellement, mais nous ne savions pas ce que quiconque d'autre allait faire, à cette époque.

**Le président:** Monsieur le sénateur Bonnell.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, je me demande si le témoin pourrait nous dire s'ils ont une entente tarifaire avec Air Canada entre Goose Bay et Montréal?

**M. Crichton:** Non, nous n'en avons pas.

**Le sénateur Bonnell:** En avez-vous une de Gander à Montréal?

**M. Crichton:** Nous n'allons pas à Gander.

**Le sénateur Bonnell:** Vous n'allez pas à Gander. Je vois. Donc, vous n'avez pas d'entente tarifaire?

**M. Crichton:** Nous avons des ententes tarifaires avec Air Canada.

**Le sénateur Bonnell:** Oui, mais pas près d'ici précisément.

**M. Crichton:** Non. Le marché de Goose Bay est différent. La structure d'établissement des prix pour le marché de Goose Bay, avant la mise en branle de notre service, était telle que l'instauration de notre service direct à destination d'Ottawa a fait baisser les prix très considérablement, de telle sorte que nous n'avons pas vraiment besoin d'ententes tarifaires pour soutenir la concurrence dans ce marché. L'ensemble des secteurs a donné des résultats. Cela découlait simplement du fait que notre service direct en avion à réaction, que les niveaux tarifaires que nous pouvons demander pour ce service sont tels que nous n'avions pas besoin d'entente tarifaire pour ce marché en particulier.

[Text]

**Senator Bonnell:** Do you have a joint fare arrangement with Air Canada in the north?

**Mr. Crichton:** Yes, we do.

**Senator Bonnell:** Canadian Airlines neglected to give you a joint fare in the original request, and then you put your pen through some joint fare agreements you had in the north with freight and so forth, and now they have written this letter, which was explained to us earlier. Did you do the same thing with Air Canada, scratch theirs out, too?

**Mr. Crichton:** No.

**Senator Bonnell:** Why do you treat one different than the other?

**Mr. Crichton:** Because the other one is a head to head competitor of ours who lies awake at night trying to figure out ways to trip us up.

**Senator Bonnell:** That is a good reason. Looking at these figures, I see Existing Market Fares; for example, Stephenville-Montreal, \$285, which would be \$149 more expensive, in your fare, if you didn't have a joint fare, one way.

Does it make any difference, for example, if you went by CP or Canadian Airlines or Air Canada Airlines? Is the fare the same?

**Mr. Crichton:** The fare charged by whom?

**Senator Bonnell:** To go from Stephenville to Montreal, or from Deer Lake to Montreal, is it the same fare if you went Air Canada from Deer Lake or Canadian Airlines from Stephenville?

**Mr. Crichton:** It is the same fare.

**Senator Bonnell:** Would that give you the impression that one should be \$284, say, and the other one \$285? Otherwise, there is collusion on the fare. I can go to one store and buy butter, and for two or three cents cheaper if I went to the other store, there may be a sale on, or margarine, but why do these two airlines who are a duopoly charge exactly the same fare to go to exactly the same city? It seems to me that the *Competition Act* should look into that as well.

**Mr. Crichton:** Senator, I can't specifically explain, obviously, on behalf of either Air Canada or Canadian, why their fares are the same in those particular markets, but as a generalization in the airline business, you tend to match the other airline's fare in a market. You tend to match that.

**Senator Bonnell:** In other words, you charge what the taxpayer will bear?

**Mr. Crichton:** No, it is not that simple, and I think, in fairness to the airlines, there is quite a bit of competition in other types of fares, in the discretionary travel market, which is the market you can generally stimulate, as opposed to the business market, which is difficult to stimulate. It is either going or it isn't, so a lot of the price competition will take place in the discount fares, and also in the availability of those fares. Some

[Traduction]

**Le sénateur Bonnell:** Avez-vous une entente tarifaire avec Air Canada dans le Nord?

**M. Crichton:** Oui, nous en avons une.

**Le sénateur Bonnell:** Canadien International a négligé de vous accorder une entente tarifaire dans la demande originale, puis vous avez raturé des ententes tarifaires que vous aviez dans le Nord au sujet du fret, etc., et maintenant ils ont écrit cette lettre, qui nous a été expliquée plus tôt. Avez-vous fait la même chose avec Air Canada, déchiré la leur aussi?

**M. Crichton:** Non.

**Le sénateur Bonnell:** Pourquoi traitez-vous un différencement de l'autre?

**M. Crichton:** Parce que l'autre est un de nos concurrents «nez à nez» qui passe des nuits blanches à trouver moyen de nous embêter.

**Le sénateur Bonnell:** C'est une bonne raison. Si je regarde ces chiffres, quant aux tarifs existants sur le marché; par exemple, Stephenville-Montréal, 285 \$ qui serait de 149 \$ de plus, pour votre tarif, si vous n'aviez pas d'entente tarifaire, pour l'aller.

Cela serait-il différent, par exemple, avec le CP ou le Canadien International ou Air Canada? Le tarif est-il le même?

**M. Crichton:** Si le tarif était imposé par qui?

**Le sénateur Bonnell:** Pour aller de Stephenville à Montréal, ou de Deer Lake à Montréal, le tarif serait-il le même avec Air Canada de Deer Lake ou le Canadien International à partir de Stephenville?

**M. Crichton:** C'est le même tarif.

**Le sénateur Bonnell:** Avez-vous l'impression que dans un cas, il devrait être de, disons, 284 \$, et dans un autre, de 285 \$? Autrement, il y a collusion au sujet du tarif. Je peux acheter du beurre dans un magasin, que je paierai deux ou trois cents de moins dans un autre, s'il y a un solde, mais pourquoi ces deux sociétés aériennes qui sont un duopole demandent-elles exactement le même tarif pour aller dans la même ville? Il me semble que la Loi sur la concurrence devrait empêcher cela aussi.

**M. Crichton:** Monsieur le sénateur, je ne peux expliquer, de toute évidence, au nom d'Air Canada ou de Canadien International, pourquoi leur tarif est le même pour ces liaisons particulières, mais en général, dans le jeu de la concurrence des sociétés aériennes, il faut essayer d'établir le même tarif que le concurrent pour un marché donné. C'est ce qu'il faut essayer de faire.

**Le sénateur Bonnell:** Autrement dit, vous imposez le tarif que le contribuable accepte?

**M. Crichton:** Non, ce n'est pas aussi simple que ça, et je crois, en toute justice vis-à-vis des sociétés aériennes, qu'il y a certes beaucoup de concurrence pour ce qui est d'autres types de tarifs, en ce qui a trait au marché discrétionnaire des voyages, marché que l'on peut généralement stimuler, contrairement à celui des affaires, qu'il est difficile de stimuler. Ou ça va, ou ça ne va pas, c'est pourquoi une bonne partie de la con-

## [Text]

airlines may make more seats available at the lower prices than their competitor will, and that is as big a factor of competition as the price itself. There is no point having a low price if you can't get a seat on the flight. So, there is a lot of other factors involved than just the fact that superficially, it looks like the two economy fares are the same in a given market. There is a lot more to it than that.

**Senator Bonnell:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Atkins.

**Senator Atkins:** In your opening remarks, you said that Air Canada is the only carrier that First Air could have a joint fare agreement that made economic sense. Can you explain that a little more? I guess the reason I am asking that is why wouldn't it make sense to have it with Canadian, if you could make a joint fare agreement? What would be the difference?

**Mr. Crichton:** In the case of the Stephenville-Ottawa route, one difference that comes to mind right off the bat is that Canadian's flights in and out of Ottawa, to the west particularly, are not as comprehensive as Air Canada's are. Most of Canadian's flights to western points from Ottawa go via Toronto, whereas Air Canada has a bank of flights that are direct and bypass Toronto and go either non-stop or one stop right through to the west coast. So, it is a far more convenient service. It is also timed. It is an existing bank of flights that works well with our schedule and works well now with our northern services. We are in the computer reservation system, which is slowly being amalgamated under the Gemini umbrella, but there is still the two separate systems being welded together; the old CP Pegasus and the Reservac under Air Canada. Well, we have been in Reservac for 16 years and that is where our system is stored, and it meshes much better with the Air Canada system.

We are a partner airline in Aeroplan, Air Canada's Frequent Flyer Program. So how could we have joint fares with Canadian and try and square those two items? because Canadian operates their own Frequent Flyer Program in competition with Air Canada, and lastly, we are, as I have said earlier, a head to head competitor of Canadian's, and I don't trust them and they don't trust me, so we wouldn't have much of a deal.

**Senator Atkins:** So even if you could negotiate some kind of an agreement between Canadian and yourselves, you are not really open to those kind of negotiations now?

**Mr. Crichton:** Quite apart from my last comment, no, but the numbers don't run. We are talking small margins in these markets, so 10%, 5% is the difference between success and failure, and really, in the case of Canadian, the numbers don't work. The only really viable option for us is the Air Canada, a comprehensive agreement in that regard.

## [Traduction]

currence en matière de prix touche les tarifs réduits et aussi la «disponibilité» de ces tarifs. Certaines sociétés peuvent libérer un plus grand nombre de sièges à des prix plus bas que leur concurrent, et cela constitue un facteur de concurrence aussi important que le prix lui-même. Ça ne sert à rien d'offrir un prix bas si on ne peut garantir le siège pour le vol. Il y a donc un tas d'autres facteurs en cause, outre le simple fait que les deux tarifs économiques semblent les mêmes dans un marché donné. Il y a bien d'autres facteurs à considérer.

**Le sénateur Bonnell:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Atkins.

**Le sénateur Atkins:** Dans votre déclaration d'ouverture, vous avez dit qu'Air Canada était le seul transporteur avec lequel First Air pouvait conclure une entente de tarifs conjoints qui se justifie du point de vue économique. Pourriez-vous vous expliquer un petit peu plus? Pourquoi n'aurait-il pas été plus intéressant pour First Air de conclure une entente de tarifs conjoints avec Canadian Airlines? Quelle différence cela aurait-il fait?

**M. Crichton:** Dans le cas de la liaison Stephenville-Ottawa, la première différence qui me vient à l'esprit tient au fait que les vols de Canadian Airlines à destination et en provenance d'Ottawa, à partir de l'Ouest en particulier, ne sont pas aussi nombreux que ceux d'Air Canada. La majorité des vols de Canadian Airlines vers l'Ouest à partir d'Ottawa passent par Toronto, alors qu'Air Canada offre toute une gamme de vols directs sans escale à Toronto, ou bien avec une escale dans l'Ouest. C'est donc un service beaucoup plus commode. En outre, les correspondances sont assurées. Il s'agit d'un ensemble de vols qui s'intègrent bien à notre réseau de vols réguliers et les correspondances sont assurées vers le nord. Notre système de réservations est informatisé et il fera progressivement partie du réseau Gemini, mais à l'heure actuelle il existe encore deux systèmes séparés, l'ancien système Pegasus de CP et le système Reservac d'Air Canada. Nous faisons partie depuis 16 ans du réseau Reservac et c'est un système qui s'intègre beaucoup mieux à celui d'Air Canada.

Notre compagnie est également membre d'Aéropian, le Programme des grands voyageurs d'Air Canada. Pour conclure une entente de tarifs conjoints avec Canadian Airlines, il faudrait que nous puissions concilier tous ces éléments. Canadian Airlines a son propre programme de grands voyageurs qui concurrence celui d'Air Canada et, pour finir, nous livrons, comme je vous l'ai dit plus tôt, une concurrence acharnée à Canadian Airlines. Je ne leur fais pas confiance et ils ne me font pas confiance. Je ne vois donc pas quel genre d'entente nous pourrions bien conclure.

**Le sénateur Atkins:** Même si vous pouviez négocier une entente avec Canadian Airlines, vous n'êtes pas vraiment prêts à entamer ce genre de négociations?

**M. Crichton:** Non, mis à part ce que je viens de vous dire, mais les chiffres ne signifient pas grand-chose. En ce qui concerne ces marchés, les marges de profit sont très faibles. La différence entre un succès et un échec n'est souvent que de 5 p. 100 ou 10 p. 100 et en ce qui concerne Canadian Airlines, les chiffres ne signifient rien. La seule option vraiment intéres-

[Text]

**Senator Atkins:** Is there anything other than a negotiation of a joint fare arrangement with Air Canada that would interest you in terms of the Stephenville market? Is there any possible scenario that might be presented that you would look at?

**Mr. Crichton:** We would look at any scenario. I am hesitating because I am trying to think of some change that might influence our thinking, but just reviewing in my own mind the market parameters that I am familiar with, as long as they stay more or less the way they are, it doesn't work. Now, if they discover the biggest gold deposit in the world here tomorrow, you know, all that is rough. We may have a different situation, but right now, it doesn't work.

**Senator Atkins:** The bottom line is, the proposal by Canadian you didn't take seriously, even after you levered them on your negotiations in Labrador?

**Mr. Crichton:** That is correct, Mr. Senator.

**Senator Marshall:** Maybe Mr. Lafrenière will take that back to Air Canada.

**Mr. Lafrenière:** We could perhaps lever Mr. Crichton?

**Senator Marshall:** Get together with him for lunch.

**Mr. Lafrenière:** After what has been said to me about the *Competition Act*, I am not sure that I want to have lunch with Mr. Casey.

**The Chairman:** I am calling for final questions. I have Senators Spivak and Stollery. Is there anybody who wants in for a final question?

**Mr. Crichton:** Mr. Chairman, if I might interrupt. To Mr. Lafrenière's comments, I don't know who filed a complaint where, but I think the Record should show it was not First Air.

**The Chairman:** Senator Spivak.

**Senator Spivak:** I just wanted to get your final opinion on whether the joint fare arrangements are absolutely essential for your operation out of Stephenville, and the reason I ask that is because a lot of the complaints that seem to have been made have to do with cargo; jet service and cargo. It wouldn't be profitable, even, for cargo; it has to be linked with the passenger end of it. That is what I would like to know.

**Mr. Crichton:** You are quite correct; it has to be a combination of both forms of traffic, both passenger and cargo, to make the service successful. It is the combination of them both.

**Senator Spivak:** To make it successful, and for that, it is absolutely vital to have the joint fare agreement?

**Mr. Crichton:** That is correct.

[Traduction]

sante pour nous consiste à conclure une entente globale avec Air Canada.

**Le sénateur Atkins:** Pour ce qui est du marché de Stephenville, existe-il une autre option que la négociation d'une entente de tarifs conjoints avec Air Canada? Pourriez-vous envisager un autre scénario?

**M. Crichton:** Nous sommes prêts à envisager n'importe quel autre scénario. J'hésite car j'essaie de réfléchir à ce qui pourrait bien se passer et nous faire changer d'avis. Compte tenu des paramètres du marché que je connais, je dirais que tant qu'ils ne changent pas, une entente avec Canadian Airlines ne pourra pas marcher. Par contre, si on découvrait demain le plus grand gisement d'or au monde dans cette région, les choses seraient peut-être différentes. Mettons que la situation peut changer mais que pour l'instant, ça ne marche pas.

**Le sénateur Atkins:** Il faut donc en conclure que vous n'avez pas pris au sérieux la proposition de Canadian Airlines, bien que vous vous en soyez servi dans vos négociations sur le Labrador?

**M. Crichton:** C'est exact, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Marshall:** M. Lafrenière pourra peut-être transmettre cela à Air Canada.

**M. Lafrenière:** Nous pourrions peut-être influencer M. Crichton?

**Le sénateur Marshall:** Nous pourrions l'emmener déjeuner.

**M. Lafrenière:** Après ce que l'on m'a dit à propos de la Loi sur la concurrence, je ne suis pas sûr de vouloir déjeuner avec M. Casey.

**Le président:** Ce seront les dernières questions. J'ai inscrit le nom des sénateurs Spivak et Stollery. Y a-t-il quelqu'un d'autre qui souhaite poser une dernière question?

**M. Crichton:** Monsieur le président, permettez-moi de vous interrompre. pour revenir aux remarques de M. Lafrenière, j'ignore qui a déposé une plainte auprès de qui, mais le compte rendu doit établir clairement qu'il ne s'agit pas de First Air.

**Le président:** Sénateur Spivak.

**Le sénateur Spivak:** Je voulais connaître votre dernière opinion sur la question de savoir si la conclusion d'une entente de tarifs conjoints est absolument essentielle au maintien de vos activités au départ de Stephenville. La raison pour laquelle je vous pose cette question c'est qu'un grand nombre des plaintes déposées semblent concerner le transport des marchandises; l'utilisation d'avions à réaction et le fret. Si j'ai bien compris, cela ne serait même pas rentable pour le transport des marchandises. Il faut que le transport des passagers soit également assuré. C'est ce que je voulais savoir.

**M. Crichton:** Vous avez raison; pour que cela marche, il faut assurer à la fois le transport des passagers et celui des marchandises. La combinaison des deux est importante.

**Le sénateur Spivak:** La combinaison des deux est importante pour que cela marche, et c'est pour cela qu'il est absolument vital de conclure une entente de tarifs conjoints?

**M. Crichton:** C'est exact.

[Text]

**Senator Spivak:** You don't need a joint fare agreement on the cargo end of it?

**Mr. Crichton:** No, we don't.

**Senator Spivak:** Thank you.

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, I just wanted to first of all thank the witness. I think it was extremely interesting, and I thought, Mr. Chairman, on behalf of the people who were here, they obviously didn't hear the definition of a duopoly, which we heard the other day in Ottawa, and which they might find interesting, which was, as one of our colleagues, Senator Stewart explained: one of the rules of economics that he was taught was that the only thing worse than a monopoly was a duopoly, because in a duopoly, it is impossible to affix blame, which of course is one of the things that renders the *Competition Act* so difficult to enforce, so I don't think that the Counsel for Air Canada has as much to worry about as all that. I think, though, back to our witness, I was interested in your observation or what I thought was your observation, that the new philosophy that seems to be developing in, and I don't mean to be critical of Air Canada or anything like that, but that there seems to be a different philosophy of the way the airline business is being undertaken, and again, I am not trying to put words in your mouth or anything like that, but I am just wondering what your observations might be since the new transportation act of 1987.

**Mr. Crichton:** Well, Senator, the single biggest change that we have witnessed, and actually, it started to happen prior to the implementation of the Act almost two years ago, and that is the acquisition of other airlines by the two majors and the consolidation of the industry into two camps butting heads. That, in our view, is the single biggest development in the last three or four years in the industry, whereas six or seven years ago, eight years ago, there were seven or eight major airlines in Canada, and now there are two. So that factor, that consolidation down to where we are today and to the duopoly, is the single biggest issue, in our view, facing the industry and facing the public, is how that is going to work. From our very selfish or our own self-interest as a very small, independent airline caught in that, it makes it interesting to say the least.

**Senator Stollery:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** May I ask just one last question. When you were looking at the Stephenville market and the possibility of coming in here, did you compile figures with respect to cargo and passengers, et cetera? Do you have any views with respect to cargo? Did you come to any conclusions, that, look, these Dash 8's haven't got a cargo capacity. I want to make a buck carrying stuff that they can't carry.

**Mr. Crichton:** Mr. Chairman, we were given by the Town, who, I presume, got the figures from Air Canada in their eco-

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** Vous n'avez pas besoin d'entente de tarifs conjoints pour le seul fret, n'est-ce pas?

**M. Crichton:** Non.

**Le sénateur Spivak:** Merci.

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le président, je voulais tout d'abord remercier notre témoin. Sa présentation a été extrêmement intéressante. Monsieur le président, en ce qui concerne les personnes présentes aujourd'hui, elles n'ont de toute évidence pas entendu la définition qui nous a été donnée l'autre jour à Ottawa de ce qu'est un duopole. C'est une définition que ces personnes pourraient peut-être trouver intéressante. Je reprendrais ce que l'un de nos confrères, le sénateur Stewart, a expliqué, à savoir que l'une des règles de l'économie qu'on lui a inculquées c'est qu'un duopole est la seule chose qui soit pire qu'un monopole, dans la mesure où dans le cas d'un duopole, il est impossible d'attribuer les responsabilités. C'est précisément l'une des choses qui rend si difficile l'application de la Loi sur la concurrence et je ne pense pas que l'avocat d'Air Canada ait beaucoup de souci à se faire là-dessus. Pour en revenir à notre témoin, j'aimerais cependant dire que j'ai trouvé vos observations très intéressantes, du moins ce que j'en ai compris. Vous dites que la nouvelle philosophie qui semble se faire jour, et je ne veux pas critiquer Air Canada ou quiconque, est un peu différente de la philosophie qui caractérise traditionnellement les compagnies aériennes. Je ne voudrais pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit mais j'aimerais savoir ce que vous pensez de l'évolution de la situation depuis l'adoption en 1987 de la nouvelle loi sur les transports.

**M. Crichton:** Monsieur le sénateur, l'événement majeur auquel nous avons assisté, et d'ailleurs les choses ont commencé avant l'adoption de la loi il y a près de deux ans, a été l'acquisition d'autres compagnies aériennes par les deux principales compagnies canadiennes de même que la consolidation du secteur aérien au sein de deux camps adverses. À mon avis, cela représente le développement le plus important qui soit intervenu dans le secteur du transport aérien au cours des trois ou quatre dernières années. Il y a six, sept ou huit ans, il y avait au Canada sept ou huit compagnies aériennes importantes, et il n'en reste plus que deux. C'est ce facteur, cette consolidation et cette situation de duopole qui constituent à notre avis le défi majeur auquel sont confrontés les compagnies aériennes et le public. Du point de vue égoïste de notre intérêt personnel, puisque nous sommes une très petite compagnie aérienne indépendante, cela rend la situation pour le moins intéressante.

**Le sénateur Stollery:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** J'aimerais poser une dernière question. Lorsque vous avez étudié le marché de Stephenville et envisagé la possibilité d'entrer sur ce marché, avez-vous recueilli des chiffres relatifs au transport des passagers, du fret etc.? Avez-vous des opinions sur la question du fret? En êtes-vous arrivés à des conclusions précises, du genre: les Dash 8 n'ont pas de capacité de fret; il y a un créneau et de l'argent à faire pour nous si nous offrons un service qu'ils ne peuvent pas offrir.

**M. Crichton:** Monsieur le président, nous avons reçu certains chiffres de la Ville de Stephenville, chiffres qui provien-

[Text]

conomic study of the amount of cargo that Air Canada had carried over. I forgot the length of time. It was over several years. We had some of our cargo sales people visit here and assess the cargo potential, and we are fairly adept at doing that, because we are cargo specialists, because a lot of the remote areas that we worked in, in opening up new markets, such as Greenland and so on, that we have got some people who know how to smell out whether there really is cargo, and know how to compare the pricing of the ground modes and the quality of products and so on, and the conclusion that we came to was that there was a fairly significant unserved demand for cargo in this community, air cargo that is, that was an opportunity due to the very limited capacity of air cargo space that had been available. Air Canada's service, while it operated with jets, was an all passenger service, so it did not have any upper deck cargo capability. It was strictly belly cargo which is somewhat limited with passenger loads because of baggage and so on, so because of our combi-operation, with a fully palletized upper deck operation, it was our conclusion that there was a potential for good cargo growth here.

**The Chairman:** You said an unserved demand for air cargo.

**Mr. Crichton:** Correct.

**The Chairman:** Do you mean cargo lying around?

**Mr. Crichton:** Just a couple of examples: back haul of seafood products which currently, now, I believe, go by road, but it is not as satisfactory for the fresh product. The fresh product, it is very important to the suppliers and the retailers that it move very, very quickly. To try and move that product into the Ottawa-Montreal-Toronto markets by ground transport poses a lot of problems. We can have it there in two hours versus two or three days. That is important.

We discovered a requirement for groceries, for instance, in fresh fruits and vegetables of a very high quality. While it would cost people more, they would be willing to pay for it if they got the better quality. There were opportunities with Canada Post Corporation in terms of mail carriage and so on, and as you go around and talk to people who have a requirement for certain types of services, you find these things and those things work in other areas where we operate. We run into the same types of situations, and can provide a service that people need in that regard.

**Senator Spivak:** Excuse me, Mr. Chairman. I am puzzled, then, because you say it isn't economic for you to operate a cargo service without the passenger service.

[Traduction]

nent je présume de l'étude économique effectuée par Air Canada sur le volume de fret transporté par cette compagnie. J'ai oublié sur quelle période de temps. Je crois que c'était sur plusieurs années. Quelques-uns de nos responsables du fret sont venus ici pour évaluer le potentiel de fret aérien. Nous sommes relativement bien placés pour ce genre d'évaluation dans la mesure où nous sommes des spécialistes du fret. Nous travaillons dans de nombreuses régions éloignées où nous ouvrons de nouveaux marchés, comme le Groenland, par exemple, et nous avons quelques experts qui ont du flair pour déterminer s'il existe une capacité de fret et pour comparer les prix du transport par voie de surface, la qualité des produits etc. La conclusion à laquelle nous sommes arrivés c'est qu'il existe une demande de fret relativement importante qui n'est pas satisfaite dans cette localité. Je veux parler bien sûr du fret aérien. Nous estimons qu'il existe des possibilités, en raison de la capacité très limitée disponible en matière de fret aérien. Le service qu'assurait Air Canada sur des avions à réaction était exclusivement un service passagers. Air Canada n'offrait aucune capacité de fret dans la partie supérieure des appareils. Le fret était strictement transporté dans la soute et le volume transportable était un peu limité à cause des bagages des passagers etc. Étant donné que nos opérations sont combinées et que nous offrons un service de fret par containers dans la partie supérieure de nos appareils, nous avons conclu qu'il existait là pour nous de bonnes possibilités de croissance de nos activités de fret.

**Le président:** Vous avez parlé d'une demande non satisfaite de fret aérien.

**M. Crichton:** C'est exact.

**Le président:** Vous voulez dire qu'il existe des marchandises en rade?

**M. Crichton:** Permettez-moi de vous citer un ou deux exemples: prenons le cas du transport des produits de la mer, transport qui se fait je crois à l'heure actuelle par route. Ce n'est pas aussi satisfaisant quand il s'agit de produits frais. De plus, le retour se fait à vide. Les produits frais doivent être transportés très, très rapidement, et cela est très important tant pour les fournisseurs que pour les détaillants. Le transport par voie de surface de ces produits jusqu'aux marchés d'Ottawa, Montréal et Toronto pose de nombreux problèmes. Par avion, ces produits peuvent arriver sur le marché en deux heures au lieu de mettre deux ou trois jours. C'est important.

Nous avons constaté qu'il existe également une demande de fruits et légumes frais de très haute qualité. Même si ces produits coûtent plus cher, les gens sont prêts à payer davantage pour obtenir une meilleure qualité. Il existe également des possibilités au niveau de Postes Canada pour le transport du courrier etc. Plus vous discutez avec les gens, et plus vous découvrez qu'il existe une demande pour certains types de services, et qu'il existe des opportunités commerciales dans d'autres régions où nous opérons. Ce sont des situations que nous rencontrons souvent et nous sommes en mesure de fournir un service dont les gens ont besoin.

**Le sénateur Spivak:** Excusez-moi, monsieur le président. Je suis un petit peu perplexe car vous nous avez dit qu'il n'était

[Text]

**Mr. Crichton:** No.

**Senator Spivak:** You still feel it isn't?

**Mr. Crichton:** No, it is not. You have to bear in mind that the aircraft we are talking about operating is a fairly large airplane. It is a 727 combi-airplane. I don't know whether you have ever been on one, Senator, but the front half of the airplane is freight and the back half is passengers, but it is a fairly large airplane. It is expensive to operate.

**Senator Spivak:** How many passengers do they take? What is the capacity?

**Mr. Crichton:** In an all passenger configuration there are 130, but you can adjust that in increments of 75 or 55 or 20, depending on how much freight you want to carry, or the passenger demand.

**Senator Spivak:** It sounds like an ideal service for this kind of town.

**Mr. Crichton:** Combi-service is ideal for most of the northern or remote areas of the country, that is what is needed.

**The Chairman:** Anything else? Thank you very much for being of assistance to us.

Mr. Randell, President of Air Nova. Mr. Randell, thank you very much for coming and helping us, and you have an associate with you. Would you care to introduce him?

**Mr. Joseph Randell, President, Air Nova:** Yes, Mr. Chairman, I have with me Paul Lannon. Paul is Air Nova's Sales Manager for Newfoundland and Labrador.

**The Chairman:** Is it your intention, Mr. Randell, to read your brief into the Record? Would you care to do that?

**Mr. Randell:** Mr. Chairman, if that is desired by the Committee, I would certainly be prepared to do that.

**The Chairman:** I think yes, because the people present haven't got a copy of it. It is four pages. You don't want to get into the Air Nova personnel profile, do you?

**Mr. Randell:** No, that is not necessary. That is provided for information purposes only.

**The Chairman:** Alright, then go ahead, Mr. Randell. Read the brief.

**Mr. Randell:** Mr. Chairman and distinguished members of the Committee, Senators, we note that you are specifically studying the impact on Stephenville of the pullout of the Air Canada jet service. We cannot specifically speak to the impact on the community itself, because as everybody in the room is aware, we are not serving Stephenville, but we will certainly help your Committee in its Inquiry in any way that we possibly can, and if there are questions which are outstanding at the end of my testimony, then I will certainly get back to the Committee with the replies required.

[Traduction]

pas rentable pour vous d'assurer un service de fret sans assurer en même temps un service de passagers.

**M. Crichton:** Non.

**Le sénateur Spivak:** Vous êtes toujours de cet avis?

**M. Crichton:** Non, ce n'est pas rentable. Il ne faut pas oublier que nous parlons ici d'un assez gros porteur. Il s'agit d'un 727 mixte. Je ne sais pas si vous avez déjà voyagé dans un 727 mixte, monsieur le sénateur. La partie antérieure de l'appareil est consacrée au fret et l'arrière aux passagers. Cependant, c'est un assez gros porteur dont l'exploitation coûte cher.

**Le sénateur Spivak:** Combien de passagers peut-il transporter? Quelle est sa capacité?

**M. Crichton:** En mode passagers, il peut transporter 130 personnes, mais vous pouvez ajouter à ce nombre des tranches de 75, 55 ou 20 personnes, selon le volume du fret que vous voulez transporter, ou selon la demande passagers.

**Le sénateur Spivak:** Cela me semble un service idéal pour ce genre de villes.

**M. Crichton:** Un avion mixte est idéal pour la plus grande partie des régions éligées ou des régions du nord du pays. C'est exactement ce dont on a besoin.

**Le président:** Y a-t-il autre chose? Merci beaucoup de votre aide.

M. Randell, président d'Air Nova. M. Randell, merci beaucoup d'être venu nous apporter votre aide. Vous êtes accompagné d'un associé. Pourriez-vous nous le présenter?

**M. Joseph Randell, président, Air Nova:** Oui, monsieur le président. Je suis accompagné par M. Paul Lannon. Paul est le directeur des ventes d'Air Nova pour Terre-Neuve et le Labrador.

**Le président:** Avez-vous l'intention, M. Randell, de lire votre mémoire pour qu'il soit versé au compte-rendu? Est-ce là votre intention?

**M. Randell:** Monsieur le président, si c'est ce que souhaite le comité, je suis tout à fait prêt à le faire.

**Le président:** Je crois que cela serait souhaitable, car les personnes présentes n'en ont pas reçu copie. C'est un mémoire de quatre pages. Je suppose que vous n'entrerez pas dans le détail du profil du personnel d'Air Nova, n'est-ce pas?

**M. Randell:** Non, cela n'est pas nécessaire. Ces données sont seulement fournies à titre d'information.

**Le président:** D'accord, allez-y, M. Randell. Vous pouvez lire votre mémoire.

**M. Randell:** Monsieur le président, messieurs les membres du comité, sénateurs, nous avons noté que vous étudiez plus précisément l'impact sur la localité de Stephenville du retrait par Air Canada de son service d'avions à réaction. Nous ne pouvons pas vous parler avec précision de cet impact pour la localité elle-même, dans la mesure où comme vous le savez tous, nous ne desservons pas Stephenville. Cependant, nous nous efforcerons dans toute la mesure du possible d'aider les membres de votre comité à mener à bien leur enquête. Si vous avez

[Text]

**The Chairman:** I wonder if you can tell us who owns Air Nova. Can you give us some background on it: your headquarters, who are the Directors, and so on?

**Mr. Randell:** Certainly. That is included as part of the brief.

**The Chairman:** I know that that is part of the brief.

**Mr. Randell:** Actually, the first part of the brief is a very brief response to the Committee's queries with respect to several points which appeared in your letter, which requested us to appear before the Committee. I am prepared to expand on any of those points. The second part of the brief is designed specifically to assist the Committee in better understanding Air Nova and Air Nova's relationship with Air Canada, because I think that that is certainly important to the Committee in its deliberations.

Air Nova is Atlantic Canadian controlled. It is 51% owned by Atlantis Investments of St. John's, Newfoundland. The official head office of the company is in St. John's, Newfoundland, although the main operational and administrative base is located in Halifax. Air Nova was originally a concept in the minds of principals of Atlantis Corporation, of which I was one, and Labrador Airways, back around 1985, and at that particular time, service in Atlantic Canada had deteriorated substantially and we saw, with Labrador Air, at that time a number of opportunities within the region to provide improved service and a number of market opportunities existed, in our view.

We started planning the establishment of a new regional carrier back in 1985, and there were several things, though, which we knew were necessary to the success of a regional carrier in Atlantic Canada, in that we had all had a fair bit of experience in operating regional airlines within the region. We are all from the region and we certainly know and are very aware of the problems associated with operating air services within Atlantic Canada. They have always been at best difficult, and seldom, if ever, profitable. There is a history of subsidy having been paid by the federal government for a number of services within Atlantic Canada and, to the best of my knowledge, with the exception of a provincial subsidy which is paid for service to the coast of Labrador, and subsidy which is paid by the province of Quebec to Inter-Canadian, who are now Intair. In terms of service to southern Labrador, there are no other subsidies which are presently paid.

In starting a new airline within Atlantic Canada, there were several ingredients which we knew were necessary if a new airline was to succeed in Atlantic Canada, and those included new equipment. The aircraft which had been operated on many routes within Atlantic Canada were older, very often unserviceable aircraft, and the public had, we did quite a bit of market research, been very burnt by the poor level of service

[Traduction]

des questions à poser à la fin de mon témoignage, je serais très heureux de vous fournir les réponses demandées.

**Le président:** Vous pourriez peut-être nous dire à qui appartient Air Nova et nous donner certaines informations générales. Où se trouve le siège social, qui sont les membres du conseil d'administration etc.

**M. Randell:** Certainement. Cela fait partie de notre mémoire.

**Le président:** Je sais.

**M. Randell:** En réalité, la première partie de notre mémoire représente une réponse très brève aux questions soulevées par le comité sur plusieurs points que vous évoquez dans la lettre où vous nous demandez de comparaître devant votre comité. Je suis tout à fait prêt à vous fournir des explications sur n'importe lequel de ces points. La deuxième partie de notre mémoire vise plus précisément à aider le comité à mieux comprendre ce qu'est Air Nova ainsi que les relations que cette compagnie entretient avec Air Canada. Je suppose que cela est important pour les délibérations de votre comité.

Air Nova est une compagnie contrôlée par le Canada atlantique. Elle appartient à concurrence de 51p. 100 à Atlantis Investments de Saint-Jean (Terre-Neuve). Le siège social officiel de la compagnie est basé à Saint-Jean (Terre-Neuve) bien que les principaux services opérationnels et administratifs se trouvent à Halifax. Le concept d'Air Nova est au départ le fruit de la réflexion des actionnaires principaux de Atlantis Corporation, dont j'étais, et de Labrador Airways, vers l'année 1985. À cette période, la qualité du service dans le Canada atlantique s'était sérieusement dégradée et, avec Labrador Air, nous avons constaté qu'il existait dans la région de nombreuses opportunités permettant d'offrir un service de meilleure qualité. À notre avis, le marché offrait de nombreuses possibilités.

Nous avons commencé en 1985 à planifier la mise en service d'un nouveau transporteur régional. Étant donné que nous avions tous acquis une certaine expérience en la matière puisque nous exploitions des compagnies aériennes régionales dans cette région, nous savions quels étaient les différents éléments indispensables au succès d'un transporteur régional dans le Canada atlantique. Nous venons tous de cette région et nous connaissons bien les problèmes que pose l'exploitation de services aériens à l'intérieur du Canada atlantique. Cela a toujours été difficile, et rarement, sinon jamais, rentable. C'est toujours le gouvernement fédéral qui a subventionné un certain nombre des services assurés dans la région du Canada atlantique, sauf, à ma connaissance pour ce qui est des liaisons avec la côte du Labrador. Liaisons qui sont subventionnées par la province. La Province de Québec verse également des subventions à la compagnie Inter-Canadian, connue désormais sous le nom de Intair. Les services assurés vers le sud du Labrador ne font à l'heure actuelle l'objet d'aucune autre subvention.

Nous savions que pour que le lancement d'une nouvelle compagnie aérienne dans la région du Canada atlantique soit un succès, il était nécessaire de remplir un certain nombre de conditions, conditions notamment liées à l'équipement. Les avions utilisés pour de nombreuses liaisons intérieures du Canada atlantique étaient anciens, très souvent difficiles d'entretien et, d'après nos études de marché, il semble que le public était très

## [Text]

that had been experienced in the marketplace, and, I might point out, at that particular time, there was not a duopoly in Atlantic Canada; it was essentially a monopoly.

We knew that in the establishment of Air Nova, that we also had to tie in with a large carrier, because in order for a carrier to succeed operating within Atlantic Canada, you not only have to have access to local traffic, but you also have to have access to feed traffic. For instance, on a route such as Halifax to Charlottetown or Halifax to Stephenville or to Deer Lake, you really need a combination of both local and feed traffic.

We also saw an opportunity that, by tying in with a larger carrier, we could lower our costs of operating. For instance, at larger stations such as Halifax, Montreal, St. John's and even at smaller stations, for instance in New Brunswick and Charlottetown, et cetera, Air Canada ground handles Air Nova. We are charged and we pay for that service, but of course, there are synergies that exist in that both carriers, both airlines, are handled by the same staff and it helps to lower costs.

As well, in terms of operating a small regional airline, we knew it was very important to become part of a national marketing network, and the choice of a partner, in our case, was Air Canada. Air Canada, at that particular point in time, had a very superior image within Atlantic Canada. I think, if I may interject a little commercial, it probably still does, but it certainly was necessary, in our view, to tie in, in that we could have joint fares, computerized display, be a member of Air Canada's Frequent Flyer Program, participate in the Air Canada cargo network, et cetera. All of these things, there is no one secret, but they are all very important to operating a viable air service within Atlantic Canada.

Once we started to establish Air Nova, we applied for the licences, received licences, had airplanes ordered, discussions began with both Canadian Airlines and Air Canada, with respect to a potential partnership. We preferred to tie in with Air Canada, and we were fortunate in securing a commercial agreement with Air Canada, and that was negotiated and came into effect in 1986. We actually commenced operation before the commercial agreement was signed. We commenced operation on July 14, 1986.

Air Canada, as well, at that particular point in time, as was occurring not only throughout the United States, but throughout Canada, we entered into discussions whereby the major carrier would take an equity investment in the regional airline. An agreement was reached with the major shareholders whereby Air Canada would purchase 49% of Air Nova, and I have in the brief here, two of six Directors are Air Canada nominees. Those six Directors do not include the Chairman, who is Mr. Wareham, who is the Chairman and Chief Executive Officer of Air Nova, so there are seven, total, on the Board, two of which are Air Canada nominees.

## [Traduction]

mécontent de la médiocrité des services offerts. J'aimerais ajouter qu'à l'époque il n'y avait pas encore de duopole dans le Canada atlantique. Il s'agissait essentiellement d'un monopole.

En créant Air Nova, nous savions également que nous devons nous lier à un plus gros transporteur. En effet, pour qu'un transporteur réussisse dans le Canada atlantique, il doit non seulement avoir accès au trafic local, mais aussi au trafic secondaire. Par exemple, sur un itinéraire comme Halifax-Charlottetown ou Halifax-Stephenville ou Deer Lake, vous avez réellement besoin d'une combinaison de trafic local et secondaire.

Nous avons également vu dans notre association avec un plus gros transporteur, l'occasion de réduire nos coûts d'exploitation. Par exemple, dans des centres plus importants comme Halifax, Montréal ou Saint-Jean ou encore dans des villes plus petites, comme par exemple au Nouveau-Brunswick, à Charlottetown, etc., la compagnie Air Canada se charge des services d'escale pour Air Nova. Nous sommes facturés pour ces services et nous les payons, bien sûr, mais il existe des synergies en ce sens que les deux transporteurs, c'est-à-dire les deux compagnies aériennes partagent le même personnel au sol, ce qui aide à réduire les coûts.

En outre, en tant que petite compagnie aérienne régionale, nous savions qu'il était très important pour nous de faire partie d'un réseau national de marketing et, dans notre cas, c'est Air Canada que nous avons choisi comme partenaire. À cette époque, Air Canada jouissait d'une bien meilleure image dans le Canada atlantique. Si vous me permettez de faire un petit peu de publicité, j'ajouterais que c'est probablement encore vrai. Quoiqu'il en soit, il était nécessaire de nous associer à Air Canada, de façon à bénéficier de tarifs conjoints, d'utiliser les mêmes écrans d'ordinateur, de participer au Programme des grands voyageurs d'Air Canada, de partager le réseau de fret d'Air Canada etc. Il n'y a aucun secret là-dedans, mais tous ces éléments sont essentiels à l'exploitation d'un service aérien rentable dans le Canada atlantique.

Une fois que nous avons pris la décision de créer Air Nova, nous avons demandé les licences requises, nous les avons reçues, nous avons commandé des avions et nous avons amorcé des discussions en vue d'un partenariat éventuel avec Canadian Airlines et Air Canada. Nous avons préféré nous associer à Air Canada et nous avons eu la chance de conclure une entente commerciale avec cette compagnie. Celle-ci a été négociée et est entrée en vigueur en 1986. En fait, l'exploitation d'Air Nova a commencé avant que l'entente commerciale ne soit signée. Nos opérations ont commencé le 14 juillet 1986.

À l'instar de ce qui se passait pas seulement aux États-Unis, mais également au Canada, nous avons amorcé des discussions avec Air Canada pour déterminer si le transporteur principal allait prendre une participation dans l'actif de la compagnie régionale. Une entente a été conclue avec les actionnaires principaux en vertu de laquelle Air Canada s'engageait à acheter 49 p. 100 d'Air Nova. Comme cela est indiqué dans notre mémoire, deux des six membres du conseil d'administration sont nommés par Air Canada. Ce nombre n'inclut pas le président, M. Wareham, qui est à la fois le président et le président directeur général d'Air Nova. Le conseil d'administration

## [Text]

We do have a commercial agreement which runs for a five-year period and was signed in 1986, and it covers such items as schedule co-ordination, joint fares, reservations handling, ground handling, Frequent Flyer Program, cargo, aircraft livery, et cetera. It is basically an encompassing marketing agreement between both Air Nova and Air Canada. Such an agreement is very typical within the industry throughout North America and, indeed, not only throughout North America, but even more so these days, throughout the world, in that the trends that we see happening in the airline industry are certainly not unique to this country but, in fact, are happening even internationally, with the consolidation and alliances of larger carriers.

Both Air Canada and Air Nova, we make our own respective decisions with regard to schedule and station changes. We do co-ordinate these decisions and when Air Canada decides to change a schedule or a route pattern, as they have a number of times now since Air Nova started operating, and even prior to that, actually, when EPA was here. We then decide whether an opportunity exists, and we certainly are very desirous of covering the whole region and developing a full network, and we then determine the manner in which we should respond.

The thing that we really have to bear in mind, when we respond in any of these situations, is that we are self-reliant in terms of our bottom line, our balance sheet, our income statement, and we cannot depend on any other source, other than operating revenues, for income.

Our operation, in terms of our flight operation, our maintenance and of course, we do operate a number of stations ourselves, are independent from Air Canada. Our aircraft purchasing decisions, aside from Board input, are independent.

Just to point out a little about Air Nova's growth history since 1986. We started in 1986 serving a total of five airports, three of which were in Newfoundland and Labrador: St. John's, Deer Lake and Goose Bay, and two of which were in Nova Scotia: Sydney and Halifax. Our growth since has been guided primarily by both our short- and long-term market opportunities, and over the past three years, we have grown to serve 18 communities in Atlantic Canada and outside with a fleet now of nine Dash 8's and four British Aerospace 146 jets.

We employ approximately 500 people in Atlantic Canada, and as I mentioned earlier, we introduced competition for the first time in many years on many routes, and I would just like to identify some of the routes which were basic monopolies until 1986/87. Those routes include Halifax-Yarmouth, Halifax-Charlottetown, Halifax-Moncton, Halifax-Fredericton, Halifax-Deer Lake, Halifax-Gander, St. John's-Deer Lake, St. John's-Gander, St. John's-Goose Bay, Halifax-Goose Bay and Moncton-Montreal, as well as all of the inter-connecting ser-

## [Traduction]

compte en réalité sept membres, dont deux sont nommés par Air Canada.

Une entente commerciale d'une durée de cinq ans a été signée en 1986. Elle porte sur la coordination des vols réguliers, les tarifs conjoints, les réservations, les services d'escale, le Programme des grands voyageurs, le fret, les uniformes etc. Il s'agit essentiellement d'une entente commerciale globale entre Air Nova et Air Canada. Cette entente est très classique et tout à fait représentative de celles qui sont conclues par l'industrie, dans toute l'Amérique du nord, et même de plus en plus dans le monde entier. En effet, les tendances qui se dégagent dans le secteur du transport aérien ne sont pas propres à ce pays. On les retrouve en fait au niveau international, en raison de la consolidation et des alliances conclues entre les principaux transporteurs.

Pour ce qui est des modifications à apporter aux horaires de vols ou aux aéroports, Air Canada tout comme Air Nova prennent leurs propres décisions. Ces décisions sont cependant coordonnées, et notamment lorsqu'Air Canada décide de modifier un horaire ou un itinéraire, comme cela a été le cas à plusieurs reprises depuis la création d'Air Nova, et même avant cela, à l'époque où EPA existait encore. Nous déterminons alors si une opportunité existe. Nous sommes très désireux de couvrir l'ensemble de la région et de mettre en place un réseau complet de services. Nous devons donc déterminer de quelle façon répondre à telle ou telle opportunité.

Dans ce genre de situations, il ne faut pas oublier que nous avons un budget tout à fait indépendant. Nous sommes autonomes au niveau de notre bilan et de nos revenus. Nous ne pouvons dépendre d'aucune autre source que nos revenus d'exploitation.

Nos activités, pour ce qui est de l'exploitation des vols, de l'entretien et de la gestion d'un certain nombre de stations, sont indépendantes d'Air Canada. En matière d'acquisition d'aéronefs, nous prenons nos décisions en toute indépendance, mise à part la participation des directeurs nommés par Air Canada qui siègent au sein du conseil d'administration.

J'aimerais vous présenter un bref aperçu historique de la croissance d'Air Nova depuis 1986. Nous avons commencé en 1986 par desservir cinq aéroports en tout, dont trois se trouvaient à Terre-Neuve et au Labrador, soit Saint-Jean (Terre-Neuve), Deer Lake et Goose Bay, et deux en Nouvelle-Écosse, soit Sydney et Halifax. Depuis cette date, notre croissance a été essentiellement guidée par les opportunités à court terme et à long terme qu'offrait le marché, et au bout de trois ans, nous desservons maintenant 18 communautés du Canada atlantique et de l'extérieur, avec une flotte qui compte neuf Dash 8 et quatre avions à réaction 146 de British Aerospace.

Nous employons environ 500 personnes dans le Canada atlantique, et comme je l'ai dit plus tôt, nous avons introduit pour la première fois depuis plusieurs années la concurrence sur un grand nombre de liaisons. Permettez-moi de citer certaines liaisons ayant pratiquement fait l'objet d'un monopole jusqu'en 1986-1987. Ils'agit des liaisons Halifax-Yarmouth, Halifax-Charlottetown, Halifax-Moncton, Halifax-Fredericton, Halifax-Deer Lake, Halifax-Gander, Saint-Jean (Terre-Neuve)-Deer Lake, Saint-Jean (Terre-Neuve)-Gander, Saint-

## [Text]

vices which tie in these services. These are all direct services which were, up until this point in time, monopoly services within Atlantic Canada.

I have identified seven locations within Atlantic Canada that either did not have any air service, or had a complete monopoly in terms of the carrier serving the airport prior to this; those include Bathurst, which we recently inaugurated service to Bathurst. That airport has not had a service of the class and style that we operate at that airport in its history. Deer Lake was a monopoly situation. Yarmouth was a monopoly. The Magdalen Islands was very close to that. Goose Bay was a monopoly, and, of course, now in Goose Bay, we have a total of four airlines, with a fifth which has applied to enter that market.

We also have competition now in St. Anthony and Blanc Sablon. In fact, I think that I would go so far as to challenge anybody in terms of looking at Atlantic Canada as a whole and showing as to whether, if ever, there has been greater competition, more capacity or a greater choice of fares and service than there exists today.

The next question which I have dealt with in the brief is why Air Nova chose to service Deer Lake initially. I have here a number of factors which were why we chose Deer Lake as the first airport, and these included historic traffic patterns, of historic higher usage of Deer Lake Airport, and research which had been conducted in the past, including research available on the public record from the 1981 CTC Hearings, into the application of Eastern Provincial Airways to withdraw from Deer Lake. These factors, along with our own backgrounds and personal knowledge of the area, led to select Deer Lake initially and also, of course, Deer Lake had been very successfully launched as the main base of operation for our competition.

Why did we not commence service to Stephenville prior to Air Canada's announced withdrawal? When we introduced service in Atlantic Canada, there was no knowledge or agreements of any plans for Air Canada to withdraw service from Atlantic Canada. We had a big region to cover with a very few airplanes to do it, so we logically selected markets which we felt were strategic from our own point of view and, western Newfoundland, I am sure the public record will show, is rather unique in that there has very definitely been established a requirement for two airports, I believe, in the record. The difference in western Newfoundland is that the airports are very close and there is a significant catchment area overlap in Corner Brook.

We did not receive, prior to Air Canada's announcement, very much consumer interest from our passengers in that Stephenville was very well served, and of course, we were all along

## [Traduction]

Jean (Terre-Neuve)-Goose Bay, Halifax-Goose Bay et Moncton-Montréal. Il faut ajouter à la liste tous les vols de correspondance à partir des villes desservies. Tous ces services étaient des services directs et, jusqu'à cette date, ils constituaient de véritables monopoles à l'intérieur du Canada atlantique.

Nous avons identifié qu'il existait sept villes du Canada atlantique qui soit n'étaient desservies par aucun service aérien, soit étaient desservies, par un service monopolistique: il s'agit de Bathurst, ville où nous avons récemment inauguré un service. C'est la première fois dans l'histoire de l'aéroport de Bathurst qu'un service de la classe et du style de celui que nous offrons est disponible. À Deer Lake, il y avait une situation de monopole. À Yarmouth aussi. Dans le cas des Îles-de-la-Madeleine, on n'en était pas très loin. À Goose Bay, il y avait situation de monopole. Aujourd'hui, la ville de Goose Bay est desservie par quatre compagnies aériennes au total, et une cinquième a présenté une demande pour pénétrer ce marché.

Aujourd'hui, nous avons également des concurrents à Saint-Anthony et à Blanc Sablon. D'ailleurs, je suis prêt à parier avec n'importe qui que le Canada atlantique n'a jamais connu une concurrence aussi forte, une capacité aussi grande ou un choix de tarifs et de services aussi vaste qu'aujourd'hui.

J'aimerais ensuite aborder dans ma présentation les raisons qui ont poussé Air Nova à choisir de desservir en premier lieu la ville de Deer Lake. Plusieurs facteurs expliquent que nous ayons choisi Deer Lake comme premier aéroport: ces facteurs sont liés aux tendances historiques, du trafic, au fait que l'aéroport de Deer Lake était historiquement le plus utilisé et aux résultats de recherches menées dans le passé. Certaines recherches ont été versées au compte-rendu des audiences tenues en 1981 par la CTC sur la demande présentée par la compagnie Eastern Provincial Airways de se retirer de Deer Lake. Ce sont ces facteurs, associés à notre expérience et à nos connaissances personnelles de la région qui nous ont amenés à choisir Deer Lake au départ. En outre, Deer Lake avait également choisi avec succès par nos concurrents comme principale base d'opérations.

Pourquoi n'avons-nous pas commencé à assurer un service sur Stephenville avant qu'Air Canada n'annonce son retrait? Lorsque nous avons commencé à offrir nos services dans le Canada atlantique, personne ne savait qu'Air Canada souhaitait ou prévoyait se retirer du Canada atlantique. Nous avions une vaste région à couvrir avec un très petit nombre d'aéronefs. Il était donc logique que nous choissions les marchés qui nous semblaient avoir une certaine importance stratégique. La partie occidentale de Terre-Neuve, et je suis certain que le compte-rendu l'attestera, est une région assez unique en ce sens qu'il a clairement été établi que deux aéroports sont nécessaires. Ce qui distingue la région occidentale de Terre-Neuve, c'est que ces deux aéroports sont très près l'un de l'autre et que, dans le cas de Corner Brook, il existe un chevauchement marqué des bassins de population desservis.

Nous n'avons pas reçu tellement de marques d'intérêt de la part des passagers que nous servions avant l'annonce du retrait d'Air Canada, dans la mesure où Stephenville était très bien

*[Text]*

still very concerned about the economic viability of any service that we would place in this community.

Our response to Air Canada's decision to withdraw service: upon Air Canada's decision to withdraw service from Stephenville, Air Nova had no immediate plans to serve the market for the reasons which I have just alluded to. We had planned to offer an additional Halifax-Deer Lake jet service, due to the requirement to offer a complete schedule from that market, and due to competitive pressures.

Given our existing operation in Deer Lake, which had been there for close to three years, we responded immediately by changing the routing of our new flight to operate from Gander to Deer Lake to Montreal, directly, therefore continuing a non-stop link to central Canada from western Newfoundland, albeit not from Stephenville.

We immediately agreed and we met here in Stephenville to review the situation with respect to the airport here. I have copies of the relevant releases enclosed, which we have made, and shortly after we started that process, our main competitor, Air Atlantic, announced increased flight frequencies to replace Air Canada at Stephenville and, in fact, increased frequency to four flights a day to Halifax and three to St. John's, Newfoundland which are, in effect, the prime markets from the area, Halifax, of course, being the connection gateway.

The schedule changes did result in an overall increase of capacity in western Newfoundland, and the load factors operated by carriers in and out of western Newfoundland, I believe that the record will show during this past summer, which summer is certainly a peak time of year for travel into this area, at least in our history, points that there is, in fact, more than adequate passenger capacity provided in the marketplace. I guess those numbers you would have to gain from Air Atlantic directly, with respect to Stephenville, but it was our experience in Deer Lake that our load factor hovered around 57% in terms of the seats filled out of those markets, and those are peak times of year.

We reviewed the situation vis-à-vis our operation to Stephenville, and found that the operation of a second station in western Newfoundland and the requirement that we would have, either to greatly fragment our services at Deer Lake or to add an additional airplane, led us to the unfortunate conclusion that an economic service could not be launched through the Stephenville Airport by Air Nova.

We made our announcement just prior to or approximately the same time as the Air Canada withdrawal, and we were disappointed in that there certainly is a bit of a network hole for us here in Stephenville; that we were unable to justify the service and we couldn't see any way to economically sustain the

*[Traduction]*

desservie et que, bien sûr, nous nous préoccupons encore beaucoup de la rentabilité économique de tout service que nous aurions pu envisager d'offrir dans cette localité.

Voici quelle a été notre réponse à la décision d'Air Canada de retirer ses services: au moment de la décision d'Air Canada de retirer ses services de Stephenville, Air Nova ne prévoyait pas dans l'immédiat de desservir ce marché pour les raisons que je viens d'évoquer. Nous avions envisagé d'offrir un service supplémentaire d'avions à réaction sur la ligne Halifax-Deer Lake, en raison d'une forte demande d'une gamme de vols réguliers à partir de cette ville et en raison des pressions exercées par la concurrence.

Étant donné que notre compagnie fonctionnait déjà depuis près de trois ans à Deer Lake, nous avons immédiatement répondu à la décision d'Air Canada en modifiant l'itinéraire de notre nouveau vol afin qu'il assure directement la liaison Gander-Deer Lake-Montréal. Une liaison sans escale a ainsi pu continuer d'être offerte entre la partie occidentale de Terre-Neuve et le centre du Canada, même si cela n'était pas au départ de Stephenville.

D'un commun accord, nous nous sommes réunis à Stephenville pour faire le point de la situation, concernant l'aéroport de cette ville. J'ai apporté avec moi des exemplaires des communiqués de presse pertinents que nous avons émis à ce moment-là, et peu de temps après que nous ayons pris ces mesures, notre principal concurrent, Air Atlantic, annonçait qu'il augmentait la fréquence de ses vols pour remplacer Air Canada à Stephenville. La fréquence des vols d'Air Atlantic passa à quatre vols par jour vers Halifax et à trois vers Saint-Jean (Terre-Neuve), ces deux villes étant les marchés les plus actifs à partir de la région et Halifax étant bien sûr le point de départ et d'arrivée des vols de correspondance.

Les changements d'horaire ont entraîné une augmentation générale de la capacité dans la partie occidentale de Terre-Neuve, et d'après les coefficients de remplissage enregistrés par les transporteurs à destination et en provenance de la partie occidentale de Terre-Neuve, il semble qu'il y ait eu sur ce marché au cours de l'été passé, l'été étant traditionnellement la pleine saison des voyages vers cette région, une capacité suffisante de transport des passagers. Si vous voulez obtenir ces chiffres pour Stephenville, il faudra vous adresser directement à Air Atlantic, mais nous savons par expérience qu'à Deer Lake notre coefficient de remplissage est d'environ 57p. 100 pour ces marchés, en périodes de pointe.

Nous avons fait le point de la situation et de nos activités à Stephenville. Nous avons constaté que la mise en service d'une deuxième station dans la partie occidentale de Terre-Neuve et la nécessité soit de fragmenter sensiblement nos services à Deer Lake, soit d'utiliser un aéronef supplémentaire n'étaient pas des options rentables, et nous en sommes malheureusement arrivés à la conclusion qu'Air Nova ne pouvait pas offrir un service rentable à partir de l'aéroport de Stephenville.

Nous avons fait connaître notre décision juste avant ou à peu près en même temps que l'annonce du retrait d'Air Canada. Nous avons été d'autant plus navrés qu'il existe définitivement un petit créneau pour nous à Stephenville. Mais nous n'avons pas pu justifier la mise en place de ce service et

[Text]

operation in Stephenville, without really damaging the company.

The financial burden on us would be very high and certainly unsustainable in a deregulated environment.

I am very familiar with this area, having grown up in western Newfoundland, and I know the socio-economic importance of airports to communities in this area.

I just have a closing thought here, that we should not become confused, and confuse the issues of adequate air service versus the present status or the retention of the airport. Those are, in fact, different issues and I believe, although related, and could bear some separation in terms of their consideration.

That, Mr. Chairman, is the written part of my brief, and we would be very happy to try and answer any questions which you might have. I don't have my legal Counsel here with me. I am a little bit concerned where I stand vis-à-vis the *Competition Act*, et cetera.

**The Chairman:** Your partner can't help you?

**Mr. Randell:** No.

**The Chairman:** Who are the Air Canada Directors, as a matter of curiosity, or representatives of Air Canada on your Board?

**Mr. Randell:** There are two Air Canada Directors; one is Mr. Bill Rowe. He is the shareholders' representative. He is the Senior Vice-President of Associated Airlines with Air Canada, and, essentially, is the representative who deals primarily with the associated airlines in terms of Board representation. The other Board member is Mr. Ross McCormack, who is the Senior Vice-President of Passenger Marketing.

**The Chairman:** The famous Mr. McCormack that we are going to hear from tomorrow.

**Senator Marshall:** He is going to solve all our problems.

**Mr. Randell:** The famous Mr. McCormack.

**The Chairman:** Senator Graham, yes.

**Senator Graham:** Mr. Randell, who are the other members of the Board?

**Mr. Randell:** The other members of the Board? The Chairman of the Board is Mr. Harold Wareham, who is the President and majority shareholder of Atlantis Corporation, as well, which is de facto the controlling shareholder of Air Nova; Mr. Dennis Monroe of St. John's, Newfoundland, who is also a shareholder of Atlantis Corporation, former owner of Fishery Products, before its nationalization. Mr. Angus Bruneau is also a Director of Air Nova. Mr. Bruneau is the, I am sorry, I just don't know his title. I am not sure whether it is Chairman or President of Fortus, which is the holding company for Newfoundland Light and Power. Mr. Ivan Duvar, who is President of Maritime Telephone and Telegraph, is also a Director of Air Nova, and Mr. Terry Godsall of Shieldings Inc., from Toronto, is also a Director. I believe I have named them all.

[Traduction]

nous ne voyions pas de moyen économique d'assurer un service durable à partir de Stephenville, sans porter un préjudice grave à la compagnie.

Le fardeau financier aurait été beaucoup trop lourd pour nous et nous n'aurions certainement pas pu l'assumer de façon durable dans un contexte de déréglementation.

Je connais bien cette région puisque j'ai grandi dans l'ouest de Terre-Neuve et je connais également l'importance socio-économique des aéroports pour les localités de cette région.

En conclusion, je crois que nous devons garder l'esprit clair et ne pas poser le problème en termes d'une opposition entre la prestation d'un service aérien adéquat et le maintien du statu quo, c'est-à-dire garder l'aéroport. Ce sont là des considérations de nature différence, et bien qu'elles soient liées, j'estime qu'il faut les étudier séparément.

Cela met fin, monsieur le président, à la partie écrite de mon mémoire. Nous serons très heureux d'essayer de répondre aux questions que vous voudrez bien nous poser. Mon conseiller juridique n'est pas avec moi. Je ne sais pas très bien quelle est ma position par rapport à la Loi sur la concurrence etc.

**Le président:** Votre associé ne peut pas vous aider?

**M. Randell:** Non.

**Le président:** Par curiosité, qui sont les membres de votre conseil d'administration nommés par Air Canada? Qui sont les représentants de cette compagnie?

**M. Randell:** Notre conseil d'administration comprend deux directeurs d'Air Canada. Le premier est M. Bill Rowe, le représentant des actionnaires. M. Bill Rower est le vice-président principal de Associated Airlines auprès d'Air Canada. Il s'occupe essentiellement des compagnies aériennes associées, qu'il représente au sein du conseil. Le deuxième membre du conseil est M. Ross McCormack, vice-président principal du marketing passagers.

**Le président:** Le célèbre M. McCormack que nous allons entendre dès demain.

**Le sénateur Marshall:** Il va résoudre tous nos problèmes.

**M. Randell:** Le célèbre M. McCormack.

**Le président:** Sénateur Graham, vous avez la parole.

**Le sénateur Graham:** M. Randell, qui sont les autres membres du conseil d'administration?

**M. Randell:** Les autres membres du conseil d'administration? Le président du conseil est M. Harold Wareham, président et actionnaire majoritaire de Atlantis Corporation, et par le fait même détenteur d'un bloc de contrôle des actions d'Air Nova; M. Dennis Monroe de Saint-Jean (Terre-Neuve), également actionnaire d'Atlantis Corporation, était l'ancien propriétaire de Fishery Products avant que cette compagnie ne soit nationalisée. M. Angus Bruneau est également un directeur d'Air Nova. Je m'excuse, mais je ne me rappelle plus le titre de M. Bruneau. Je ne sais plus s'il est ou non président de Fortus, holding de la compagnie Newfoundland Light and Power. M. Ivan Duvar, le président de Maritime Telephone and Telegraph est également un directeur d'Air Nova, et M. Terry Godsall, de la société Shieldings Inc. de Toronto également. Je crois que je les ai tous nommés.

[Text]

**Senator Stollery:** Are you a Director?

**Mr. Randell:** No, I am not.

**Senator Marshall:** Mr. Randell, Mr. Crichton of First Air was before us just a bit prior to your appearance and he sees a market here, I forget how many he said the catchment area would pick up, but also the need for cargo space for fish. I presume he meant on perishable goods. Do you dispute that?

**Mr. Randell:** I do not dispute, Senator Marshall, that there is a requirement for passenger and cargo service from western Newfoundland, and that there are demands from this market. The demands, though, exist all over the region.

**Senator Marshall:** Yes, there are two distinct areas here; there is southwestern Newfoundland, and then, on your side, there is the northern peninsula, and I guess both Stephenville and Deer Lake share the population of Corner Brook.

**Mr. Randell:** Yes, I would agree with that.

**Senator Marshall:** I can't help but follow along with your reasoning on what you said in your brief, but I find we have a difficult situation here.

**Mr. Randell:** I can appreciate that.

**Senator Marshall:** If we are talking about regional development, or we are talking about serving consumers to the best advantage, and the philosophy of deregulation, there is certainly justification for our appearance here. This is not going to end in Stephenville. I think this is an example of what is going to happen right across Canada and it is already happening. There is service being withdrawn from places in Quebec, towns in Quebec, and I think Val D'Or is one of them. You can understand our interest, as a Senate, and responsibility of regional interests to look into the problems that exist here and have existed over the years. Does anybody else have any questions?

**Senator Atkins:** Yes, I have a question.

**Senator Marshall, Acting Chairman:** Go ahead, Senator Atkins.

**Senator Atkins:** As President, or as your representatives from the Air Nova Board on Air Canada, to use the expression of our friend from First Air, did you have any influence, or did you lever Air Canada in terms of their decision not to make a joint fare agreement with First Air?

**Mr. Randell:** No, we had heard that First Air had approached Air Canada requesting a joint fare agreement. We did not make any representation to Air Canada not to enter into that agreement until we were informed, by Air Canada, that it had made the decision not to enter into the agreement. We, of course, support the spirit of Air Canada's refusal to enter into the First Air agreement. I certainly realize the impact on the Stephenville area, there is no question about

[Traduction]

**Le sénateur Stollery:** Êtes-vous un directeur?

**M. Randell:** Non.

**Le sénateur Marshall:** M. Randell, M. Crichton de la compagnie First Air a comparu devant nous juste avant vous. Il considère qu'il existe un marché à Stephenville. Je ne sais plus à combien il a évolué le bassin de population à desservir. Il a également parlé d'une demande de fret pour le transport du poisson. Je suppose qu'il voulait parler des denrées périssables. Est-ce que vous contestez cela?

**M. Randell:** Je ne le conteste pas, sénateur Marshall, il existe une demande de services fret et passagers au départ de la partie occidentale de Terre-Neuve. Cette demande existe en fait dans toute la région.

**Le sénateur Marshall:** Cependant, nous avons affaire à deux régions bien distinctes. Tout d'abord la partie sud-ouest de Terre-Neuve, puis, de l'autre côté, la péninsule septentrionale. Je crois savoir que les aéroports de Stephenville et de Deer Lake se partagent la population de Corner Brook.

**M. Randell:** Oui, je suis d'accord avec vous là-dessus.

**Le sénateur Marshall:** Je ne peux pas m'empêcher d'approuver le raisonnement que vous avez présenté dans votre mémoire, mais je trouve que nous sommes dans une situation difficile.

**M. Randell:** Je le sais.

**Le sénateur Marshall (président suppléant):** Si nous voulons promouvoir le développement régional, la prestation des services les plus intéressants possible pour les consommateurs ainsi que la philosophie de la déréglementation, alors notre présence ici est justifiée. Les choses ne vont pas en rester là. L'exemple de Stephenville me semble illustrer ce qui va se passer dans l'ensemble du Canada, si cela ne se passe pas déjà. Des services sont supprimés en plusieurs endroits du Québec, dans plusieurs villes du Québec, et notamment Val d'Or, je crois. En tant que membres du Sénat, vous comprenez que nous nous intéressions aux intérêts régionaux. Nous sommes d'ailleurs responsables d'étudier les problèmes qui se posent dans cette région depuis des années. Quelqu'un d'autre a-t-il des questions?

**Le sénateur Atkins:** Oui, j'ai une question à poser.

**Le sénateur Marshall (président suppléant):** Allez-y, sénateur Atkins.

**Le sénateur Atkins:** En tant que président, vous-même ou les autres représentants du conseil d'administration d'Air Nova au sein du conseil d'Air Canada, avez-vous exercé la moindre influence sur Air Canada ou pour reprendre l'expression de notre confrère de First Air, avez-vous exercé des pressions sur Air Canada pour infléchir la décision de cette compagnie de ne pas conclure d'entente de tarifs conjoints avec First Air?

**M. Randell:** Non, nous avons entendu dire que First Air avait contacté Air Canada pour solliciter une entente de tarifs conjoints. Nous n'avons fait aucune représentation auprès d'Air Canada pour dissuader cette compagnie de conclure une telle entente, jusqu'au moment où Air Canada nous a informés qu'elle avait pris la décision de ne pas conclure cette entente. Bien sûr, nous appuyons la décision prise par Air Canada de refuser de conclure une entente avec First Air. Je réalise

**[Text]**

that, but we have a partnership with Air Canada, and in this region, in western Newfoundland at the present time, there is certainly, in our view, adequate capacity, and as Mr. Crichton said, in markets like these, which are marginal at best, a 5% or 10% difference can make all the difference in the world in terms of the viability of the service. We know that Air Nova does not have access to the people of southwestern Newfoundland in terms of those people using our service. It is a market that we very much appreciate is there; it is certainly different and distinct from the market which is north of Corner Brook, and Corner Brook is served by both. However, we know that if First Air, for instance, were to launch a service into Stephenville with joint fares with Air Canada, offering Aeroplan in the computer and everything else, that there is no question about it, those passengers would have to come from somewhere. Some of them would certainly come from Corner Brook, there is no question about that, and some of those passengers would come from the Air Nova service.

We are in the very unfortunate position of not being able to launch an economic service in Stephenville, but nevertheless, we can't afford to bleed in terms of the service that we do provide to Deer Lake.

**Senator Atkins:** So the truth is, the bottom line is there would be some impact on your business?

**Mr. Randell:** There is no question that there would be impact on our business.

**Senator Atkins:** Is there no way that there could be some arrangement that would be, maybe, helpful to this community, but would also secure your own circumstance?

**Mr. Randell:** There is no question that the large market from Stephenville is Toronto. The statistics show that, and in terms of any carrier launching a service to Stephenville, for instance, Intair, which is a newly independent third large carrier, I guess, in Canada, has announced its intentions to operate frequent air services from Ottawa to Toronto, for instance, and there are alternatives such as those. The whole question of joint fares, I did have responsibility for pricing at Eastern Provincial Airways, a number of years ago, and we filed for joint fares with a number of carriers. Joint fares are not new to deregulation or anything else and in some cases, carriers saw fit to basically go along with the joint fares. In other cases, they did not. It was a matter of the market assessment. Joint fares can also be entered into on another basis, and that basis is, rather than each carrier taking the same amount of reduction in terms of the pro-rate, one carrier absorbs a little more than another. So, there are quite a number of ways of looking at it.

**Senator Atkins:** Just on that issue, what is the general standard? Is it pro-rated?

**[Traduction]**

l'impact que cela peut avoir pour la région de Stephenville. Cet impact est indéniable. Mais nous sommes associés à Air Canada, et dans cette région, à l'heure actuelle, dans la partie occidentale de Terre-Neuve, il existe selon nous une capacité suffisante. Comme l'a dit M. Crichton, dans des marchés comme ceux-ci, que l'on peut qualifier dans le meilleur des cas de marginaux, une différence de 5p. 100 à 10p. 100 au niveau des tarifs peut faire toute la différence du monde pour ce qui est de la rentabilité du service en question. Nous savons qu'Air Canada n'a pas accès au marché des résidents de la région sud-ouest de Terre-Neuve puisque ces gens-là utilisent notre service. C'est un marché qui existe bel et bien. Il est très différent de celui qui se trouve au nord de Corner Brook et qui est desservi par les deux compagnies. Par contre, nous savons par exemple que si First Air offrait un service sur Stephenville par le truchement d'une entente de tarifs conjoints avec Air Canada, avec les avantages du programme informatisé Aeroplan et tout le reste, il faudrait bien que ses clients viennent de quelque part. Les uns viendront certainement de Corner Brook, c'est sûr, mais les autres délaisseront Air Nova.

Nous nous trouvons malheureusement dans une situation où nous ne sommes pas en mesure d'assurer un service rentable sur Stephenville. En outre, nous ne pouvons pas nous permettre de nous saigner aux quatre veines pour maintenir le service que nous assurons sur Deer Lake.

**Le sénateur Atkins:** La vérité c'est que cela aurait un impact sur vos activités?

**M. Randell:** Il n'y a aucun doute là-dessus.

**Le sénateur Atkins:** N'y a-t-il pas moyen de conclure une entente qui serait d'une part favorable à cette localité tout en vous permettant de vous en sortir?

**M. Randell:** Indéniablement, le plus gros marché au départ de Stephenville est la ville de Toronto. Les statistiques le montrent et pour ce qui est du lancement d'un nouveau service sur Stephenville, prenons le cas, si vous le voulez bien, de la compagnie Intair. Il s'agit d'un nouveau transporteur indépendant, le troisième, je suppose, au Canada. Cette compagnie vient d'annoncer son intention d'assurer des services aériens fréquents entre Ottawa et Toronto. Il existe donc des options de rechange comme celle-ci. Pour ce qui est des tarifs conjoints, j'ai été responsable il y a quelques années de l'établissement des prix pour la compagnie Eastern Provincial Airways, et déjà nous avions fait des demandes de tarifs conjoints avec plusieurs autres transporteurs. Les tarifs conjoints ne sont pas propres à la déréglementation. Dans certains cas, les transporteurs jugent souhaitable de s'aligner sur des tarifs conjoints, dans d'autres non. Cela dépend de leur évaluation du marché. On peut également conclure des ententes de tarifs conjoints sur une autre base, c'est-à-dire qu'au lieu que chaque transporteur consente proportionnellement le même niveau de réductions, l'un en absorbera une plus grande partie que l'autre. Il y a donc plusieurs façons de voir les choses.

**Le sénateur Atkins:** Là-dessus, justement, quelle est la norme? Les réductions consenties sont-elles proportionnelles au volume?

[Text]

**Mr. Randell:** Normally, it is done on a straight rate, pro-rate basis.

**Senator Marshall, acting Chairman:** Senator Cochrane?

**Senator Cochrane:** Mr. Randell, does Air Nova have a passenger service from Cornerbrook to Deer Lake?

**Mr. Randell:** A passenger service?

**Senator Cochrane:** Going to connect with the airlines that are leaving Deer Lake, on Air Nova.

**Mr. Randell:** We have our own connector bus service, which we initiated when we started service from Deer Lake Airport, free of charge, to Air Nova passengers, somewhat similar to the service offered by City Express in Toronto, Montreal and Ottawa and, in fact, our competitor, I believe, has just launched the same service.

**Senator Cochrane:** When did this service begin? Can you give us the date?

**Mr. Randell:** We commenced that service the same day as we started our new air service, which was July 14, 1986.

**Senator Cochrane:** Who paid for those buses that were put in place?

**Mr. Randell:** Air Nova.

**Senator Cochrane:** Who pays the drivers?

**Mr. Randell:** Air Nova.

**Senator Cochrane:** Thank you.

**Senator Marshall, acting Chairman:** Senator Stollery?

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, just a question about the frequency of service from Deer Lake: is it a daily service? What is the service?

**Mr. Randell:** We presently offer three flights a day to Halifax during the weekdays; two Dash 8's and one 146 jet. The service varies somewhat on weekends, because of the varying demand. As a matter of fact, it increases during the summer, on weekends, because of the travel patterns and we operate a daily non-stop service from Deer Lake to Montreal, with our 146 jet. Our competition offers, it is varied between three and four Dash 8 flights a day between Deer Lake and Halifax.

**Senator Stollery:** So you have a jet going to Halifax and you have one going to Montreal daily?

**Mr. Randell:** That is correct.

**Senator Stollery:** Thank you, Mr. Chairman.

**Senator Marshall, Acting Chairman:** Senator Spivak.

**Senator Spivak:** Just a question about cargo service, I am just getting familiar with the western Newfoundland and southwestern Newfoundland or northwestern Newfoundland. What is your view as to the adequacy of cargo services to the area surrounding Stephenville, to the matters of getting fresh

[Traduction]

**M. Randell:** Normalement, c'est ce qui se passe.

**Le sénateur Marshall (président suppléant):** Sénateur Cochrane?

**Le sénateur Cochrane:** M. Randell, la compagnie Air Nova assure-t-elle un service passagers de Corner Brook à Deer Lake?

**M. Randell:** Un service passagers?

**Le sénateur Cochrane:** Pour assurer la correspondance avec les vols au départ de Deer Lake.

**M. Randell:** Nous avons notre propre service d'autobus qui fait la navette. C'est un service que nous offrons gratuitement aux passagers d'Air Nova, à l'aéroport de Deer Lake. C'est un service qui ressemble un peu à celui de City Express à Toronto, Montréal et Ottawa. D'ailleurs, je crois que notre concurrent vient juste de lancer le même service.

**Le sénateur Cochrane:** Quand ce service a-t-il commencé? Pourriez-vous nous donner une date?

**M. Randell:** Depuis le jour même où nous avons inauguré notre nouveau service aérien, c'est-à-dire le 14 juillet 1986.

**Le sénateur Cochrane:** Qui paye le coût de ces autobus?

**M. Randell:** Air Nova.

**Le sénateur Cochrane:** Qui paye les chauffeurs?

**M. Randell:** Air Nova.

**Le sénateur Cochrane:** Merci.

**Le sénateur Marshall (président suppléant):** Sénateur Stollery?

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question à propos de la fréquence des vols à partir de Deer Lake: s'agit-il d'un service quotidien?

**M. Randell:** Nous assurons à l'heure actuelle trois vols par jour sur Halifax pendant la semaine. Nous avons pour cela deux Dash 8 et un jet 146. La fréquence varie un peu pendant les fins de semaine, en fonction de la demande. En réalité, la fréquence des vols est plus élevée en été, pendant les fins de semaine, parce que les gens voyagent davantage. Nous assurons un vol quotidien sans escale de Deer Lake à Montréal, avec notre jet 146. Nos concurrents offrent entre trois et quatre vols par jour en Dash 8, entre Deer Lake et Halifax.

**Le sénateur Stollery:** Vous avez donc un jet qui se rend tous les jours à Halifax et un autre jet qui se rend tous les jours à Montréal?

**M. Randell:** C'est exact.

**Le sénateur Stollery:** Merci, M. le Président.

**Le sénateur Marshall (président suppléant):** Sénateur Spivak.

**Le sénateur Spivak:** J'aimerais poser une question à propos du fret. Je suis en train de découvrir la partie ouest de Terre-Neuve, sud-ouest et nord-ouest en fait. Pensez-vous que les services de fret soient satisfaisants dans la région qui entoure Stephenville? Sont-ils suffisants pour assurer le transport du pois-

[Text]

fish, for example, to the markets served by Ottawa and Montreal or Toronto?

**Mr. Randell:** One of the problems that exists to some extent in terms of a number of these markets is that rates which Air Canada put in for the movement of fresh fish outside of Atlantic Canada were very, very low rates. They were rates to reflect the fact that the aircraft were leaving Atlantic Canada and going back empty, so it is therefore difficult for any cargo operator to get a real handle on what the total revenue would be, in order to launch an economic service. We now, and throughout our system, handle a lot of seafood. We regularly ship 3,000 a day plus on our direct flight to Montreal from Deer Lake and we carry mussels, we carry lobsters, we carry fresh fish and of course, the 146 jet has allowed us to greatly increase the amount of cargo capability that exists out of the markets that we serve.

**Senator Spivak:** Are you saying, then, that you think then that the cargo service is adequate out of this entire region?

**Mr. Randell:** I can't speak for Stephenville, but we did speak with our Manager in Deer Lake and with Air Nova's Cargo Manager in Halifax, Dan Roy, because I specifically wanted to see what problems had developed over the last number of months, with respect to cargo service. The problems, at least those that were identified to me by my people, were very few. We did have a problem or two with respect to people not calling far enough in advance and booking the space for the cargo. The amount of cargo you can take is a function of the passenger load and, of course, when we operate at load factors like that, generally speaking, we do not have a problem accommodating the cargo. The cargo which arrives presently in Deer Lake, approximately 10% of that is bound for Stephenville, and we have also talked with the Air Canada Cargo Manager in St. John's, because we work with him, and again, there have not been any, to his knowledge, significant or major disruptions as a result of the service changes that have occurred. Previously, of course, Air Canada itself had operated a freight service into St. John's, and some air freight was trucked then across the island from St. John's.

**Senator Spivak:** Thank you.

**Senator Marshall, Acting Chairman:** Senator Graham.

**Senator Graham:** Just a question, Mr. Chairman, about Air Canada's involvement with Air Nova. When you go to the marketplace to purchase new equipment, does Air Canada get involved, by way of guarantees, or any such vehicle or mechanism?

**Mr. Randell:** We have no guarantees. We have no support from Air Canada in terms of contingent liabilities or anything of that nature on our balance sheet, no.

**Senator Graham:** Thank you.

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, it does come to mind that there seems to be a general agreement that there is a problem at Stephenville, and I guess the idea of so many days a week at one and so many days a week at the other, I am sure, has occurred to you, and I guess you have rejected that.

[Traduction]

son frais, par exemple, jusqu'aux marchés d'Ottawa, Montréal ou Toronto?

**M. Randell:** L'un des problèmes qui se posent dans le cas d'un certain nombre de ces marchés, c'est qu'Air Canada pratique des tarifs extrêmement bas pour le transport du poisson frais en provenance du Canada atlantique. Ces tarifs tiennent au fait que les avions reviennent à vide, et par conséquent, il est difficile pour n'importe quelle compagnie de fret de calculer le total des revenus qu'elle devrait enregistrer pour qu'un service similaire soit rentable. À l'heure actuelle, nous transportons énormément de produits de la mer. Nous expédions régulièrement 3 000 livres et plus de produits de la mer sur notre vol direct Deer Lake-Montréal. Nous transportons des moules, du homard, du poisson frais et, bien sûr, notre jet 146 nous a permis d'augmenter la capacité de fret que nous pouvons offrir à partir des marchés que nous desservons.

**Le sénateur Spivak:** Est-ce à dire que, d'après vous, les services de fret au départ de toute cette région sont suffisants?

**M. Randell:** Je ne peux pas parler de Stephenville, mais je me suis entretenu avec notre directeur à Deer Lake et avec le directeur du fret d'Air Nova à Halifax, Dan Roy. En effet, je voulais me renseigner sur les problèmes que connaissent les services de fret depuis plusieurs mois. Le problème qu'ont pu identifier les responsables de notre compagnie ne sont pas très nombreux. Nous rencontrons parfois des difficultés parce que les gens ne téléphonent pas suffisamment longtemps à l'avance pour réserver un espace de fret à bord d'un avion. Le volume de fret que nous pouvons transporter est fonction du coefficient de remplissage passagers et, d'habitude, nos coefficients de remplissage nous permettent de prendre du fret. À l'heure actuelle, environ 10p. 100 du fret qui arrive à Deer Lake est destiné à Stephenville. Nous avons également discuté avec le directeur du fret d'Air Canada à Saint-Jean (Terre-Neuve), avec qui nous travaillons. Selon lui, les changements intervenus n'ont pas entraîné de perturbation sensible ni majeure. Jusque là, c'est Air Canada qui assurait un service de fret sur Saint-Jean (Terre-Neuve) et une partie du fret était ensuite transportée par camion dans le reste de l'île.

**Le sénateur Spivak:** Merci.

**Le sénateur Marshall (président suppléant):** Sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** Juste une question, monsieur le président, à propos des relations qui existent entre Air Canada et Air Nova. Lorsque vous devez acheter de l'équipement, existe-t-il un mécanisme en vertu duquel Air Canada se porte garant de vos achats?

**M. Randell:** Il n'existe aucun système de garantie. Nous ne recevons aucune aide d'Air Canada en cas de passif ou de bilan négatif.

**Le sénateur Graham:** Merci.

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le président, je crois que nous sommes tous d'accord ici pour reconnaître qu'il existe un problème à Stephenville. Je suppose que vous avez sans doute envisagé et rejeté la possibilité de desservir un aéroport certains jours de la semaine et l'autre les autres jours.

[Text]

**Mr. Randell:** In terms of the socio-economic benefit of serving both airports, there would be some positives to that. When we start running into problems and difficulties is when we look at the cost of having to man both stations and having to serve a large, overlapping catchment area through both airports, and there has always been an historic problem with that catchment area in the centre, that the airport that you go to is normally the one that you like to come back to; despite the fact that we have a connector bus service, of course, a lot of people still bring their cars to the airports, et cetera, and it is a problem, and we want it to have a consistent and basically, a concentrated service, and concentrate on a market and do a good job.

**Senator Stollery:** Thank you, Mr. Chairman.

**Senator Marshall:** Mr. Chairman.

**The Chairman:** I don't know if I was absent; what cargo do you carry from Deer Lake that can't be carried from Stephenville? What cargo is shipped from here that can't be carried from here, that you handle?

**Mr. Randell:** I can't answer that question right offhand. I know that there are weights that we carry on our 146, like 3,000 pounds at a time which, of course, there is no physical way of carrying that on a Dash 8. The maximum cargo capacity of the Dash 8, in terms of including baggage, is 2,000 pounds, and it is significantly more for a 146, of course.

**The Chairman:** But you don't know what cargo comes from Deer Lake.

**Senator Bonnell:** 10% comes from here.

**Mr. Randell:** That is inbound, Senator Bonnell. 10% of the cargo into Deer Lake is destined to Stephenville. In terms of the origin of the cargo, I can certainly look to obtain that information and get back to the Committee on that. I don't have that available right now, I am sorry. We do carry, though, of course, fresh fish product from not only southwestern Newfoundland, but from other areas as well.

**Senator Marshall:** From the Northern Peninsula?

**Mr. Randell:** Yes and some from the Baie Verte Peninsula, as well.

**The Chairman:** It would be helpful, I think, if you could. If you could indicate to us who arrives in Deer Lake from Stephenville, to take advantage of your service, mad as hell because they can't get it out of Stephenville.

**Mr. Randell:** We can obtain information as to the origin or the shippers; as a matter of fact, we can certainly identify the shippers for our service out of Stephenville. As a matter of fact, we should be able to provide that to the Committee, if not this afternoon, certainly tomorrow.

**The Chairman:** That would be helpful. Is there anything else, colleagues? Senator Atkins and then Senator Marshall.

**Senator Atkins:** If I could just ask one general question, I am just curious for your thoughts on it. As a regional carrier,

[Traduction]

**M. Randell:** Cette solution aurait sans doute certains avantages socio-économiques, dans la mesure où les deux aéroports seraient desservis. Les difficultés commencent quand on songe au coût en personnel que cela signifierait. En outre, il existe un chevauchement au niveau des bassins de population desservis à partir de ces deux aéroports. Historiquement, la présence d'un important bassin de population au centre a toujours posé un problème, dans la mesure où l'on choisit habituellement l'aéroport dans lequel on veut débarquer au retour. Malgré l'existence d'un service de navette par autobus, beaucoup de gens continuent de laisser leur voiture à l'aéroport. C'est un problème. Cependant nous voulons continuer d'assurer un service cohérent, nous voulons nous concentrer sur un marché et faire du bon travail.

**Le sénateur Stollery:** Merci, monsieur le président.

**Le sénateur Marshall:** Monsieur le président.

**Le président:** J'ignore ce qui a été dit puisque je me suis absenté. Parmi les marchandises que vous transportez au départ de Deer Lake, y en a-t-il qui ne pourraient pas l'être au départ de Stephenville? Y a-t-il des choses qui sont expédiées de Deer Lake et qui ne pourraient pas l'être de Stephenville?

**M. Randell:** Je ne peux pas répondre comme ça à cette question. Je sais qu'il nous arrive de transporter 3 000 livres de marchandises à la fois sur notre jet 146, ce qui n'est pas possible sur un Dash 8. La capacité maximale de fret du Dash 8, y compris les bagages des passagers, est de 2 000 livre. Celle du jet 46 est beaucoup plus élevée bien sûr.

**Le président:** Mais vous ne savez pas combien de fret vient de Deer Lake?

**Le sénateur Bonnell:** 10 p. 100.

**M. Randell:** Sénateur Bonnell, il s'agit là du fret destiné à l'intérieur, 10 p. 100 du fret débarqué à Deer Lake est destiné à Stephenville. Quant à la provenance de ce fret, je puis me renseigner et vous le faire savoir. Je n'ai pas ces données avec moi, je suis désolé. Nous transportons bien sûr du poisson frais au départ du sud-ouest de Terre-Neuve, mais également à partir d'autres régions.

**Le sénateur Marshall:** À partir de la péninsule nord?

**M. Randell:** Oui, et également à partir de la péninsule de la Baie Verte.

**Le président:** Je pense qu'il serait utile que vous nous fournissiez ces renseignements. J'aimerais savoir s'il y a des entreprises qui utilisent vos services de fret de Deer Lake à Stephenville, et qui sont folles furieuses si leurs marchandises restent coincés à Stephenville.

**M. Randell:** Nous pouvons nous renseigner sur la provenance des marchandises ou sur les expéditeurs. En fait, nous pouvons certainement vous offrir la liste des expéditeurs qui utilisent nos services au départ de Stephenville. Nous pouvons même fournir ces renseignements à votre comité sinon cet après-midi, du moins demain à coup sûr.

**Le président:** Cela serait utile. Y a-t-il autre chose, messieurs? Le sénateur Atkins, suivi du sénateur Marshall.

**Le sénateur Atkins:** J'aimerais poser une question d'ordre général et savoir ce que vous en pensez. En tant que transpor-

[Text]

do you think there are regional carriers that could better serve a community than those that are actually serving the community at the present time?

**Mr. Randell:** Other alternative regional carriers?

**Senator Atkins:** Yes.

**Mr. Randell:** I am a little bit biased to be asked that question.

**Senator Atkins:** That is why I am asking; I expect your bias.

**Mr. Randell:** No, I don't think so. Stephenville, of course, is not the first community that suffered, or, I shouldn't say that; Stephenville has suffered certainly more than the others in terms of the loss of jet service, but there has been a loss of jet service at other airports, such as Yarmouth, for instance, and we went through a very difficult period there, and a lot of very strong concerns with respect to shippers in that airport, et cetera, and we find today, we have now two flights to Boston every day versus the one DC-9 that used to be there. The DC-9 was quite often filled with cargo from Halifax, et cetera, and in fact, we do not receive complaints from the community in terms of the standard of service that we provide there. Air Canada has also withdrawn service from Sydney, and in Sydney, I believe that you would find that, with 11 flights a day to Halifax, that there has never been the accessibility that exists today. It is almost a rapid-air type service that exists to that market, so most of the communities, I believe, are far better off today, both in terms of the accessibility, being part of the mainstream. In other words, if you are flying out of Toronto and you want to travel to Cape Breton, then you have pretty much as many alternatives as you have if you are flying to Halifax, because they all connect up.

**Senator Atkins:** Just following along on what our friend from First Air said, the question of the integration of schedules and the arrangements you have with, say, the senior airline or the larger airline, might in fact make service to a local community, from one airline, maybe a better proposition than another. Would you agree or disagree with that?

**Mr. Randell:** I am sorry, could you just repeat that?

**Senator Atkins:** The gentleman from First Air suggested that it was more economical to make an arrangement with Air Canada and he rationalized that on the basis of schedules and access beyond the region, and with your arrangements with Air Canada, the question is: would that not mean that if you were to service Stephenville rather than Air Atlantic, that you might be able to give it better service? and I guess you would have to factor in the equipment and other important elements that are all considered in terms of any service to any station.

**Mr. Randell:** The difference of course in the problem is the significant amount of catchment area overlap. We went through a period, we were looking at northeastern New Brunswick, if I could draw a comparison there. Northeastern New Brunswick had two airports: Charlow Airport and Chatham Airport. We couldn't see going into either one, because neither airport serves the entire region. We went right square in the

[Traduction]

teur régional, pensez-vous que d'autres transporteurs régionaux pourraient assurer un meilleur service que ceux qui desservent actuellement la région?

**M. Randell:** Vous voulez dire autres que ceux qui existent?

**Le sénateur Atkins:** Oui.

**M. Randell:** Je crains de ne pas être très objectif.

**Le sénateur Atkins:** C'est la raison pour laquelle je vous pose cette question. Je ne vous demande pas d'être objectif.

**M. Randell:** Non, je ne crois pas. Stephenville n'est pas la première localité à pâtir. Je ne devrais pas dire cela. Disons que Stephenville a sans doute beaucoup plus souffert que d'autres localités du retrait d'un service de jet, mais d'autres aéroports, comme celui de Yarmouth, en ont également pâti. À Yarmouth, nous avons connu une période très dure, et nous avons eu de grosses difficultés avec les expéditeurs. Aujourd'hui, nous avons deux vols quotidiens sur Boston, en remplacement de l'ancien DC-9. En fait, ce DC-9 était très souvent rempli de marchandises en provenance d'Halifax. En réalité, nous ne recevons aucune plainte de la part des expéditeurs quant à la qualité des services que nous leur offrons à partir de cette ville. Air Canada a également retiré ses services au départ de Sydney, mais il existe aujourd'hui 11 vols par jour entre Sydney et Halifax, et vous constaterez que l'accessibilité au marché n'a jamais été aussi grande qu'aujourd'hui. Il s'agit d'un service de type Rapid-Air, et la majorité des localités constituant ce marché sont aujourd'hui beaucoup plus accessibles que par le passé. En d'autres termes, pour aller de Toronto au Cap Breton, vous avez autant de possibilités que si vous partiez d'Halifax, dans la mesure où la correspondance est assurée avec tous les vols.

**Le sénateur Atkins:** J'aimerais revenir sur ce que nous a dit le représentant de First Air à propos de l'intégration des horaires et des ententes que vous avez conclues avec la compagnie aérienne dominante, si je puis dire. Il semble qu'il soit plus intéressant dans certains cas de s'allier à une compagnie plutôt qu'à l'autre pour desservir une localité donnée. Êtes-vous de cet avis ou pas?

**M. Randell:** Excusez-moi, pourriez-vous répéter?

**Le sénateur Atkins:** Le représentant de First Air nous a laissé entendre qu'il était plus rentable pour sa compagnie de conclure une entente avec Air Canada. Il a justifié cela du point de vue des horaires et des possibilités de prolongation des vols. Compte tenu des ententes qui vous lient à Air Canada, ma question est la suivante: si Air Nova plutôt qu'Air Atlantic devait desservir Stephenville, ne seriez-vous pas en mesure d'offrir un meilleur service? Il faut également tenir compte de l'équipement et d'autres éléments importants qui font partie des services offerts dans un tel ou tel aéroport.

**M. Randell:** La différence tient à l'importance du chevauchement qui existe entre les bassins de population desservis. J'aimerais faire une comparaison: à une époque, nous avons envisagé le nord-est du Nouveau-Brunswick. Il existe deux aéroports dans le nord-est du Nouveau-Brunswick, celui de Charlow et celui de Chatham. Nous ne pouvions pas choisir l'un au détriment de l'autre, dans la mesure où aucun de ces

[Text]

middle and went to Bathurst, which is where most of the traffic was destined to in the first place, and we could launch a service to Charlow and Chatham, but we would be duplicating a large part of the market in each case, so therefore we can't see any way of launching any economic service to either of those airports, which is, again, unfortunate because there are certain parts of the catchment area like Hamilton, Dalhousie, Chatham/Newcastle, which will be better served by their local airports, but unfortunately, we just can't see a way of economically getting in and serving these people. We would like to have an Air Nova presence everywhere, but the bottom line will only permit a certain degree of that.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, I should note before the witness departs that my antennae shot up when he mentioned Sydney, but since we are here specifically to discuss the situation in Stephenville, and in the interests of time, I will resist asking any questions specifically about my home area.

**Mr. Randell:** I would be happy to deal with those at any time, Senator.

**Senator Marshall:** Mr. Chairman, I wonder if I could ask Mr. Randell: since the withdrawal of DC-9 service from Stephenville, can you judge how many passengers you are getting from Stephenville to Deer Lake?

**Mr. Randell:** I am not aware of that. We have not done a survey. There has been somewhat of a change in terms of travel patterns, in that there is a greater flow over Halifax, and I think that that points to a preference for that airport, in terms of a connection airport for people, rather than Montreal, but as far as the actual origin of the people using our service in Deer Lake, we haven't undertaken that study.

**Senator Marshall:** What about the possibility of connecting flights from Stephenville to Deer Lake? Is that explored, and how far has it gone?

**Mr. Randell:** In the early days of Air Nova, that was one of the things that we looked at in terms of trying to solve this situation of trying both airports together, especially as far as trans-island service goes, and with the amount of capacity and the competition that is in the market right now, there is no way that we could economically do that.

**Senator Marshall:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** By odd coincidence, there are three Cape Bretonners at this table, so I will go back to Senator Graham and see if I can't prime his pump a little bit. You don't fly any jets into Cape Breton?

**Mr. Randell:** Yes sir, we do, every day.

**The Chairman:** That blows that question, and as far as Yarmouth is concerned, you are flying a jet in there to Boston?

**Mr. Randell:** No, we fly only Dash 8's to Yarmouth and to Boston. Our licence will only permit us to fly Dash 8's.

**The Chairman:** Yarmouth, that is one of the biggest fishing areas in the country, isn't it?

[Traduction]

deux aéroports ne desservent l'ensemble de la région. Nous avons donc opté pour Bathurst, qui se situe au milieu, et c'est de toute façon vers cette ville que le trafic est le plus important. Nous aurions pu assurer une liaison sur Charlow et Chatham au départ de Bathurst, mais dans chaque cas, il y aurait eu double emploi d'une grande partie du marché. Nous avons donc jugé qu'il n'était rentable de desservir ni l'un ni l'autre de ces aéroports, ce qui est malheureux, je le répète, car certaines régions de ce bassin de population comme Hamilton, Dalhousie, Chatham/Newcastle seraient beaucoup mieux desservies à partir d'un aéroport local. Malheureusement, nous ne voyons pas comment il pourrait être rentable de desservir cette population. Nous aimerions qu'Air Nova soit présent partout mais il y a des limites.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le Président, avant que notre témoin ne nous quitte, je voudrais dire que mes antennes ont vibré lorsqu'il a parlé de Sydney. Mais comme nous sommes ici pour parler de Stephenville, j'éviterai pour gagner du temps de poser des questions sur ma région.

**M. Randell:** Je serai très heureux de vous répondre, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Marshall:** Monsieur le président, j'aimerais demander ceci à M. Randell: combien de passagers avez-vous entre Stephenville et Deer Lake depuis que le service de DC-9 au départ de Stephenville a été supprimé?

**M. Randell:** Je l'ignore. Nous n'avons pas fait d'étude là-dessus. Les flux de passagers ont légèrement varié en ce sens qu'un plus grand nombre d'entre eux passent par Halifax. Il semble que les passagers préfèrent effectuer leur correspondance à l'aéroport d'Halifax plutôt qu'à Montréal. Quant à la provenance des passagers qui empruntent nos services à Deer Lake, nous n'avons pas fait d'étude là-dessus.

**Le sénateur Marshall:** Serait-il possible d'avoir un vol de correspondance entre Stephenville et Deer Lake? Cette possibilité a-t-elle été envisagée? Qu'est-ce que cela a donné?

**M. Randell:** Lorsqu'Air Nova a été créé, c'est l'une des options que nous avons envisagées pour résoudre le problème. Nous avons envisagé de desservir les deux aéroports. Cependant, compte tenu de la concurrence et des capacités de transport qui existent dans l'intérieur de l'île, cela ne pouvait pas être rentable pour nous.

**Le sénateur Marshall:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Coïncidence étrange, trois d'entre nous viennent du Cap Breton. Je vais donc revenir au sénateur Graham, pour voir si je ne peux pas apporter un peu plus d'eau à son moulin. Avez-vous un service de jet sur le Cap Breton?

**M. Randell:** Oui monsieur, tous les jours.

**Le président:** La question est donc réglée. Quant à Yarmouth, vous assurez une liaison en jet sur Boston, c'est bien cela?

**M. Randell:** Non, Yarmouth et Boston sont desservis par Dash 8. Aux termes de notre licence, nous ne pouvons utiliser que des Dash 8.

**Le président:** Yarmouth représente l'une des zones de pêche les plus importantes du pays, n'est-ce pas?

[Text]

**Mr. Randell:** Not quite.

**Senator Marshall:** Not as big as here.

**The Chairman:** Do you have any problems with the Dash 8's?

**Mr. Randell:** No, there is a lot of planning and co-ordination that happens in that market. We certainly don't handle all the air freight. There is a tie-in with a trucking service and it is trucked to Halifax and shipped directly from Halifax, and to my knowledge, there has not been a significant deterioration in the quality of the product, as long as it is properly iced and insulated, and as long as prior arrangements are made to reserve the space on the appropriate aircraft, which is normally not a problem, at least 24 to 48 hours prior than, in fact, the goods arrive in very good shape. Out of the Yarmouth area, they have also a big market for these sea worms, along the eastern seaboard of the US, and we ship a lot of sea worms out of Yarmouth.

**The Chairman:** So to use the expression used by Mr. Crichton, in the Yarmouth area, there is no unserved demand for air cargo?

**Mr. Randell:** Not to our knowledge, sir.

**The Chairman:** Senator Petten, yes?

**Senator Petten:** Thank you, Mr. Chairman. I think it is unfair to make a comparison between Yarmouth and Stephenville because if you are in Yarmouth, you can go by road up to Halifax. We might go by road, here, but we have that ferry link in between. It adds five or six or seven hours. So, I think it would be a little unfair, or what is your reaction to that?

**Mr. Randell:** I guess in drawing the comparison, Senator Petten, I was only drawing the comparison between trucking from Yarmouth to Halifax versus Stephenville to Deer Lake, not to imply a crossing on the ferry.

**Senator Petten:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Why are you flying a jet into Sydney?

**Senator Marshall:** That is a dirty question.

**Mr. Randell:** We were in the market, we had five flights a day, five Dash 8 services a day. The market in Cape Breton responded very favorably to the amount of service that was placed there, and there were some concerns with respect to some lobster shipments, et cetera, out of that market. Rather than having anybody apprehensive at all about not being able to handle it, we put the 146 in that market and of course, it is a very long drive from Cape Breton to Halifax, in order to reach that market as well. It was a combination of things and, of course, we sell the seats and we put the jet at the time of day when there was a greater amount of demand in the marketplace; we overnight our jet in Sydney every night.

**The Chairman:** Anything else, colleagues? Thank you, Mr. Randell. It was very good of you to come and assist us. We are

[Traduction]

**M. Randell:** Pas tout à fait.

**Le sénateur Marshall:** Beaucoup moins qu'ici.

**Le président:** Vous avez des problèmes avec le Dash 8?

**M. Randell:** Non, c'est un marché qui demande beaucoup de planification et de coordination. Nous n'assurons pas seuls l'ensemble du fret aérien. Une compagnie de camionnage prend le relais. Les marchandises sont transportées par camion jusqu'à Halifax d'où elles sont expédiées directement. À ma connaissance, cela ne nuit pas de façon notable à la qualité du produit, dans la mesure où celui-ci est bien isolé et conditionné dans la glace, et dans la mesure où l'espace nécessaire a été réservé à l'avance à bord des avions. Cela ne pose habituellement pas de problème lorsque les réservations sont faites au moins 24 à 48 heures à l'avance. En fait, les produits arrivent à destination en très bonne condition. La côte est des États-Unis constitue un gros marché pour les vers marins que l'on récolte dans la région de Yarmouth, et nous en expédions beaucoup à partir de cette ville.

**Le président:** Pour reprendre l'expression de M. Crichton, vous diriez qu'il n'existe pas de demande insatisfaite de fret aérien dans la région de Yarmouth?

**M. Randell:** Non, pas à notre connaissance, Monsieur.

**Le président:** Sénateur Petten.

**Le sénateur Petten:** Merci, M. le Président. J'estime qu'il n'est pas juste de comparer Yarmouth et Stephenville. Si vous vous trouvez à Yarmouth, vous pouvez toujours vous rendre à Halifax par la route. Vous pouvez également vous rendre par la route de Stephenville à Halifax, mais vous devez prendre un traversier, ce qui fait six ou sept heures de voyage de plus. Cette comparaison ne me semble pas très juste, qu'en pensez-vous?

**M. Randell:** En faisant cette comparaison, Sénateur Petten, je parlais seulement de transport par camion entre Yarmouth et Halifax par opposition au transport par camion entre Stephenville et Deer Lake. Il n'a pas été question d'un traversier.

**Le sénateur Petten:** Merci, M. le Président.

**Le président:** Pourquoi offrez-vous un service de jet sur Sydney?

**Le sénateur Marshall:** C'est une question vicieuse.

**M. Randell:** Nous étions présents sur ce marché, avec cinq vols par jour en Dash 8. Le marché du Cap Breton a répondu de façon très favorable à nos offres de service. Certaines questions se sont posées à propos des expéditions de homard, etc., au départ de ce marché. Pour éviter que les gens ne se posent de questions sur notre capacité de répondre à la demande, nous avons mis notre jet 146 au service de ce marché. Vous savez sans doute que le voyage Halifax-Cap Breton par route prend très longtemps. C'est donc une combinaison de facteurs qui nous a poussés à prendre cette décision. Nous assurons également un service passagers et nous choisissons l'heure de la journée où la demande est la plus forte. Il y a un vol tous les soirs sur Sydney.

**Le président:** Y a-t-il autre chose, Messieurs? Merci M. Randell. C'est très aimable à vous d'avoir comparu devant

[Text]

going to hear from the Town of Stephenville and then we are going to take a break. How long do you think you will be, Your Worship? We want to give you all the time you need, and if we run out of time, we can start again this afternoon.

**His Worship, Mayor Walsh, Mayor of Stephenville:** About twenty minutes.

**The Chairman:** Alright, that is fine. Thank you very much.

**His Worship, Mayor Walsh:** I would like to introduce Mr. Thompson, who will be presenting the brief on behalf of the Town. Introducing Mr. Thompson, Solicitor for the Town of Stephenville. I am sure he is well known to the Senators present. He was acting President of the CTC from the period of the late Honorable Jean Marchand's resignation until the appointment of The Honorable Eric Nielson as the Chairman of the NTA, so he is very qualified to speak on behalf of the matters here today.

**The Chairman:** Has Mr. Thompson written any books, like Mr. Nielson?

**His Worship, Mayor Walsh:** Not yet, Mr. Chairman.

**Mr. Thompson, Legal representative for the Town of Stephenville:** Mr. Chairman, members of the Senate Transportation and Communications Committee, thank you for giving us the opportunity to appear before you today, and to express to you our views regarding recent events which have taken place affecting the Town of Stephenville and environs. We believe the Air Canada pullout, and actions surrounding it, have been to the detriment of the Town of Stephenville and its citizens, and not until today do we feel that someone is prepared to listen.

The public Hearing process is an important cornerstone of our Democracy, and thank you for providing it.

We believe the citizens of this area are the victims of the activities of Air Canada and the inadequacies of the *National Transportation Act* (1987) to deal with them. We are here to ask you to do whatever is in your power to assist us in rectifying the situation, and to help us establish previously enjoyed air service to the Town of Stephenville and the Bay St. George region.

After an uninterrupted continual service of some 42 years, Air Canada ceased its daily jet service to Stephenville Airport. That service was by DC-9 aircraft, except in peak periods, when the larger 727 jets were used, and that was Christmas, Easter and summer, approximately four months a year. By all public reports from airline officials, it was a profitable run. The removal effectively ceased direct passenger service to the centre part of our country, namely, Montreal and Toronto. Schedule A) to this brief outlines our best estimate comparisons of seating and cargo capacity. The air service served a catchment area of some 70,000 people. In addition, there are tens of thousands of people from the Bay St. George area living in other parts of Canada and the United States. One par-

[Traduction]

notre comité pour nous aider. Nous allons maintenant entendre les représentants de la ville de Stephenville, puis nous prendrons une pause. Vous avez besoin de combien de temps, Monsieur le Maire? Nous voulons vous donner tout le temps dont vous avez besoin et s'il le faut, nous pourrions continuer cet après-midi.

**M. Walsh, maire de Stephenville:** Environ 20 minutes.

**Le président:** Très bien. Merci beaucoup.

**Le Maire Walsh:** Je voudrais vous présenter M. Thompson qui va vous lire un mémoire, au nom de la Ville. M. Thompson est l'avocat de la Ville de Stephenville. Je suis certain que tous les sénateurs présents le connaissent bien. M. Thompson a été vice-président de la CCT entre la démission de feu l'honorable Jean Marchand et la nomination de l'honorable Eric Nielson à la présidence de l'ONT. Il est donc particulièrement qualifié pour discuter des questions dont votre comité a été saisi.

**Le président:** M. Thompson a-t-il écrit un livre, comme M. Nielson?

**Le Maire Walsh:** Pas encore, monsieur le président.

**M. Thompson, avocat de la Ville de Stephenville:** Monsieur le président, Messieurs les membres du comité sénatorial des transports et des communications, merci de nous avoir donné la possibilité de comparaître devant vous aujourd'hui, pour vous dire ce que nous pensons des événements récents qui ont marqué la ville de Stephenville et ses environs. Nous estimons que le retrait d'Air Canada et les mesures qui en ont découlé ont porté préjudice à la Ville de Stephenville et à ses habitants et jusqu'ici, nous avons eu l'impression que personne n'était prêt à nous écouter.

La tenue d'audiences publiques est une procédure qui constitue la clé de voûte de notre démocratie. Nous vous remercions de tenir vos audiences à Stephenville.

Nous considérons que les citoyens qui résident dans cette région sont les victimes des mesures prises par Air Canada et de l'incapacité de la Loi nationale sur les transports de 1987 à répondre à de telles mesures. Nous sommes ici pour vous demander de faire tout ce qui est en votre pouvoir pour nous aider à redresser la situation et à rétablir les services aériens dont bénéficiaient jusque là la ville de Stephenville et la région de Bay St. George.

Après 42 ans de service pratiquement ininterrompu, Air Canada a décidé de supprimer son service quotidien de jet vers l'aéroport de Stephenville. Ce service était assuré par DC-9, sauf en périodes de pointe, où l'on utilisait les plus gros porteurs 727, soit pendant les vacances de Noël, de Pâques et d'été, en tout environ quatre mois par an. D'après tous les rapports publics des responsables de la compagnie, il s'agissait d'une liaison rentable. Le retrait de ce service a eu pour effet de supprimer un service direct de passagers vers le centre du pays, à savoir Montréal et Toronto. Vous trouverez en annexe du présent rapport une comparaison fondée sur les meilleures données dont nous disposons entre capacité de fret et capacité de transport de passagers. Ce service aérien desservait un bassin de population d'environ 70 000 personnes. En outre, des

[Text]

ticular estimate describes some 5,000 ex-Bay St. George residents living in Fort McMurray.

Air Canada's announcement was made February 1, 1989, for discontinuance of service on June 17, 1989. A press conference was held in Corner Brook. Stephenville was not extended such a courtesy. Letters were sent to governmental authorities. Air Canada notices were given to comply with the strict letter of the Law, with little regard to preparing the area for such a devastating withdrawal. To say that the citizens of the area were upset would be an understatement. To say that Air Canada conducted a poor public relations exercise would be putting it mildly. Interestingly enough, it did provide a rallying point for the citizens of the Town of Stephenville and surrounding areas; people gathered together and used their energies to, if not reverse this decision, at least to soften the blow. Thousands of letters of protest were sent to the Minister and the National Transportation Agency.

Time does not permit me to point out the economic effects on this part of the province. I will leave this to the many presentations that are to follow. Suffice to say, however, that pulp mill, fish plant, large and small business, hospitals and institutions are affected, not to mention individuals.

Mr. Chairman, members of the Committee, we have encountered three areas of difficulty: the decisions of the National Transportation Agency, which have not been helpful, the actions of our national carrier, which have been to our detriment, and finally, the inadequacy of the *National Transportation Act* and its review mechanism, which falls short of what is required to meet the needs of smaller communities in this country.

We have heard of the benefits of deregulation; however, we believe we are the victims of deregulation.

Even as a national Hearing was underway to examine the pros and cons of deregulation, it, in fact, was happening. While the airlines spoke out against deregulation, they, like good businessmen, were already taking the initiative and contacting their US counterparts, and preparing for the eventuality of deregulation.

Regional airlines were bought up at a record pace. Then came the regional commuters utilizing smaller turbo props and offering increased frequency, started in conjunction with, or purchased by, the two major airlines. Even Max Ward eventually succumbed to the onslaught of the two national airlines.

[Traduction]

dizaines de milliers de personnes originaires de la région de Bay St. George résident dans diverses régions du Canada et des États-Unis. On estime, entre autres, que près de 5 000 anciens résidents de Bay St. George habitent aujourd'hui à Fort McMurray.

Air Canada a annoncé le 1er février 1989 que son service serait interrompu à partir du 17 juin 1989. Une conférence de presse a été tenue à Corner Brook. Semblable courtoisie n'a pas été accordée à Stephenville. Des lettres ont été envoyées aux autorités du gouvernement. Air Canada a respecté la lettre de la loi en donnant à temps les préavis requis, sans se préoccuper de préparer la région aux conséquences dévastatrices d'une telle décision. Dire que les citoyens de la région ont été bouleversés serait un euphémisme. Dire qu'Air Canada s'est piètrement acquitté de ses responsabilités de la relations publiques serait également un euphémisme. Ce qui est positif, c'est que la décision d'Air Canada a constitué un motif de ralliement pour tous les citoyens de la ville de Stephenville et des environs. Les gens se sont rassemblés et ont décidé d'unir leurs forces sinon pour renverser la décision, du moins pour amortir le coup. Des milliers de lettres de protestation ont été envoyées au ministre et à l'Office national des transports.

Je n'ai pas le temps d'entrer dans le détail des conséquences économiques d'une telle décision pour cette partie de la province. Je m'en remets pour cela aux nombreuses présentations qui vous seront faites par la suite. Je dirai simplement que les usines de pâtes et papier, les usines de conditionnement du poisson, les petites et grandes entreprises, les hôpitaux et les établissements ont tous été touchés, sans parler des particuliers.

Monsieur le président, messieurs les membres du comité, nous nous sommes heurtés à trois difficultés: les décisions prises par l'Office national des transports ne nous ont pas aidés, les mesures prises par notre transporteur national nous ont lésés et finalement, l'incapacité de la Loi nationale sur les transports et du mécanisme d'examen qu'elle prévoit à prendre les mesures qui s'imposent pour répondre aux besoins des localités les plus petites du pays nous a porté préjudice.

Nous avons entendu parler des avantages de la déréglementation. Or, nous estimons en être les victimes.

Alors même que des audiences nationales se tenaient pour examiner les avantages et les inconvénients, la déréglementation était déjà à l'ordre du jour. Au moment même où les compagnies aériennes pourfendaient la déréglementation, elles prenaient déjà certaines initiatives, comme n'importe quelle entreprise digne de ce nom, contactaient leurs homologues américains et se préparaient à l'éventualité de la déréglementation.

Les compagnies aériennes régionales ont été rachetées à une vitesse record. En association avec les deux principales compagnies aériennes du pays, lorsqu'elles n'étaient pas rachetées par celles-ci, les compagnies régionales ont commencé à utiliser des avions à hélices de taille plus petite et à augmenter la fréquence des vols. Max Ward lui-même finit par succomber aux coups de boutoir des deux compagnies nationales. On se mit à brandir le concept de «plaques tournantes».

## [Text]

Hub and spoke operations out of regional centers became the order of the day. Deregulation was to increase competition; however, I suggest that competition in Canada is not a proliferation of carriers, but two airlines acting to protect the Canadian market against all and sundry.

I suggest the debate on deregulation is not over, but from our point of view, consolidation and bigness has operated to our detriment.

After the announcement by Air Canada of their proposed withdrawal of service, a number of applications, both formal and informal, were made to the National Transportation Agency. In virtually all of the complaints filed, the applicants queried how Section 3 of the *National Transportation Act* could be equated with the effects the removal was having on this region of Newfoundland, and I will spare you the reading of Section 3 (1) of the NTA, which is basically the policy framework of the entire Act, but I would like to point out a couple of key words; one, for instance, in Section (1), which says:

... to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions.

Subsection (d), which says that:

transportation is recognized as a key to regional economic development, and commercial viability of transportation links is balanced with regional economic development objectives, in order that the potential economic strengths of each region may be realized.

In each of the applications, the Agency was requested to conduct a public Hearing, to consider all aspects of the matter. They have the option to do that under their general rules, or they can go by way of file Hearing, which is not an uncommon practice either, but because of the suddenness of the announcement, and believing that 120 days was too short a time to find an alternate carrier, the Town of Stephenville filed a complaint under Section 77 of the Act, which, if successful, would have had the effect of extending the time for withdrawal of Air Canada service, and given some time to look for another carrier.

We argued that Air Canada had given improper notice, and that it would be practical to extend the time, since the licensee had been serving the point for 42 years, and that the licensee, through its representatives, had stated publicly that the Gander-Stephenville-Montreal-Toronto route was a profitable route for the airline, that the extension of time for withdrawal of services of 120 days came at a time when this area enjoyed peak traffic and thus causing no real financial disadvantage to the airline and, finally, the size of the airline, the diversity of its equipment, should not put the licensee in particular circumstances which would render it particularly difficult for them to have the time extended, basically.

## [Traduction]

La déréglementation devait avoir pour effet d'augmenter la concurrence. Or, je prétends que la concurrence au Canada ne signifie pas la prolifération des transporteurs: nous avons tout simplement deux compagnies aériennes qui s'efforcent de protéger le marché canadien contre vents et marées.

Selon nous, le débat sur la déréglementation ne saurait être clos car les visions de grandeur et la consolidation se sont avérées opérer à notre détriment.

Après l'annonce du retrait d'Air Canada, de nombreuses plaintes ont été déposées auprès de l'Office national des transports, à titre officiel ou officieux. Dans pratiquement tous les cas, les plaignants demandaient comment on pouvait mettre en équation l'Article 3 de la Loi nationale sur les transports et les conséquences de la décision d'Air Canada sur cette région de Terre-Neuve. Je vous épargnerai la lecture de l'Article 3 de la LNT, qui constitue le cadre politique de l'ensemble de la loi. J'aimerais simplement en citer un ou deux mots-clés. Le premier se trouve à l'Article 3, qui stipule:

... essentielle à la prospérité et à la croissance économiques du Canada et de ses régions.

Quant à l'alinéa (d), voici ce qu'il stipule:

... Les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région...

Chacune des plaintes déposées devant l'Office demandait à celui-ci de tenir des audiences publiques afin d'étudier tous les aspects de cette question. L'Office est autorisé à tenir des audiences en vertu du Règlement qui gouverne ses activités, ou bien il peut déposer une demande d'audiences, ce qui n'est pas une pratique inhabituelle. À cause du caractère soudain de l'annonce d'Air Canada et estimant qu'un préavis de 120 jours ne lui permettait pas de trouver un transporteur de remplacement, la Ville de Stephenville a déposé une plainte en vertu de l'Article 77 de la loi, ce qui, si elle avait eu gain de cause, aurait permis de retarder la date du retrait du service d'Air Canada. La ville aurait eu alors le temps de chercher un autre transporteur.

Nous avons fait valoir que le préavis donné par Air Canada n'était pas suffisant et qu'il serait souhaitable de prolonger le délai prévu, dans la mesure où cela faisait 42 ans qu'Air Canada détenait une licence lui permettant de desservir cette région. En outre, Air Canada a affirmé en public par l'entremise de ses représentants que la route Gander-Stephenville-Montréal-Toronto était rentable. La demande de prolongation de délai au-delà des 120 jours prévus visait une période de pointe du trafic aérien dans la région. Par conséquent, cela n'aurait eu aucune conséquence financière négative pour la compagnie. De plus, compte tenu de l'importance de la compagnie et de la diversité de son équipement, la prolongation du délai demandée ne pouvait en aucun cas la mettre dans une situation particulièrement difficile.

## [Text]

In any event, in a file Hearing, the Agency found that Air Canada had given proper notice and dismissed the complaint.

Other areas of attack, if you will, were looked at, and complaints were made under Section 35 of the *National Transportation Act*. That was made by Mr. Roger Simmons, MP, and some others, which enabled the Agency to inquire publicly into matters of this nature, and I will spare you the reading of Section 35; it is there.

The provincial Minister of Transport, the Member of the House of Assembly for the region, Mr. Kevin Aylward, the Stephenville Chamber of Commerce, innumerable businesses and individual filed under Section 59, believing that there were some operative words in that section, basically which said:

Where a person or organization has reason to believe (b) that any act or omission of a carrier, or of any two or more carriers, may prejudicially affect the public interest in respect of rates for, or conditions of, the carriage of goods within, into or from Canada.

In each and every one of its decisions, the Agency steadfastly refused to hold a public Hearing, and each party received the same decision. I quote from the letter of the Minister of Transport for Newfoundland, and it is the same in all of the decisions, and I have perused 90% of the decisions, and the words were:

In brief, the Act and Regulations require that a carrier give public notice at least 120 days in advance of the date selected where service is to stop. It is left entirely to the managerial discretion of individual air carriers whether they wish to discontinue service at particular communities. The NTA (1987) does not permit the Agency to oblige air carriers to continue to serve communities indefinitely.

From letters and materials provided the Agency by Air Canada, the agency has no reason to believe that Air Canada has not complied with the relevant sections of the Legislation and Regulations with respect to its planned discontinuance of service to Stephenville Airport.

There is one decision which, unfortunately, I don't have with me this morning, but I would recommend it to you for reading, and that is with regard to the Superior Seafoods application, which went one step further, and their complaint was basically with regard to the airfreighting of fresh fish to the mainland, and in that particular decision, it was noted that not only was the airline allowed to exit on notice, but also, in addition to that, there is a carrier, First Air, which has filled the void in the market, and will be able to handle the freight.

In any event, many representations were made to the Minister of Transport for Canada, asking him to order an Inquiry under Section 31 of the Act. He was specifically also requested under Section 3 of the *National Transportation Act*, and the

## [Traduction]

Quoiqu'il en soit, l'Office statuait à l'issue de ses audiences qu'Air Canada avait fourni un avis suffisant, et rejetait donc la plainte.

D'autres stratégies d'attaque, si vous voulez, furent ensuite envisagées et l'on décida de déposer plainte en vertu de l'Article 35 de la Loi nationale sur les transports. Une plainte fut notamment déposée par le député Roger Simmons, ce qui permet à l'Office de faire publiquement enquête sur certaines questions. Je vous épargnerai la lecture de l'Article 35, vous l'avez là.

Par ailleurs, le ministre provincial des Transports, le député de la région à la Chambre, M. Kevin Aylward, la Chambre de Commerce de Stephenville, un nombre incalculable d'hommes d'affaires et de particuliers déposèrent plainte en vertu de l'Article 59, persuadés que cet article comprend un certain nombre de termes clés. Voici en gros ce que stipule cet article:

(2) La personne ou l'organisme a des motifs de croire qu'un acte ou omission de la part d'un transporteur, ou de plusieurs transporteurs, risque de porter préjudice à l'intérêt public en matière de prix ou de conditions de transport de marchandises en provenance, à destination ou à l'intérieur du Canada...

Dans chaque cas, l'Office a catégoriquement refusé de tenir des audiences publiques et a rendu la même décision. J'aimerais vous lire un extrait de la lettre reçue par le ministre des Transports de Terre-Neuve. L'Office a rendu la même décision pour toutes les plaintes et j'ai examiné 90 p. 100 des décisions rendues. Voici:

En résumé, la Loi et le Règlement qui s'y rapporte exigent qu'un transporteur fasse connaître au public avec un préavis de 120 jours la date à laquelle il va interrompre un service. Les directeurs d'une compagnie aérienne ont tout pouvoir discrétionnaire de décider d'interrompre un service sur telle ou telle ligne. La LNT (1987) n'habilite pas l'Office à obliger un transporteur aérien à desservir indéfiniment telle ou telle localité.

D'après les lettres et les documents fournis à l'Office par Air Canada, l'Office n'a aucune raison de croire qu'Air Canada n'a pas respecté les articles pertinents de la Loi et du Règlement, dans sa décision d'interrompre son service vers l'aéroport de Stephenville.

Il existe également une décision que je n'ai pas malheureusement avec moi ce matin, mais que je vous recommande fortement de lire. Il s'agit de la décision rendue suite à la plainte déposée par la compagnie Superior Seafoods. Cette décision est allée encore plus loin. La plainte de la compagnie Superior Seafoods portait essentiellement sur le fret du poisson frais à destination du continent. La décision rendue par l'Office a non seulement fait valoir que la compagnie aérienne avait le droit d'interrompre ses services en donnant le préavis requis, mais qu'en outre il existait un autre transporteur, à savoir First Air, qui avait comblé le vide provoqué par le départ d'Air Canada et pouvait assurer le fret aérien.

Quoiqu'il en soit, de nombreuses instances ont été présentées auprès du ministre des Transports du Canada pour lui demander d'ordonner la tenue d'une enquête en vertu de l'Article 31 de la Loi. Le ministre fut également prié de demander une

## [Text]

values that this section seeks to maintain were the most appropriate in the public interest and, in particular, of the public of southwestern Newfoundland.

This request was not granted and the Minister basically maintained that the legislative framework was working.

Section 85 of the *National Transportation Act* provides for the possibility of financial assistance from the Government of Canada. This avenue has not yet been fully explored. We are skeptical of our success because of the operative words of the section, which says:

... in order that the service or some level thereof can be maintained.

I should further add that the Town of Stephenville is very interested in providing alternate service, rather than to go and attempt to obtain financial assistance which, if one starts to think about it, would be very, very difficult to quantify. We considered Appeals. We have looked at all the various modes of Appeal which were available to us, but we really were caught up in a time situation, almost a Catch-22 situation, realizing that if we were, in fact, granted an Appeal, by the time the process took place, we would be sitting in 1990, and Air Canada would have been gone for seven or eight months. We decided to pursue the process that we have been pursuing.

In any event, Air Canada did close June 17, 1989, as we all know.

In summary, the National Transportation Agency, from the very onset, took the stance that it does not have the power to remedy situations of this nature, even if it were so inclined to do. Market entry and exit will be the prerogative of the carrier. If it is to the detriment of the community, so be it.

We mention in our opening paragraphs of Air Canada's insensitivity to the region. Let us dwell on the specifics of our case.

After the Air Canada announcement, not to be deterred, the Town of Stephenville approached Bradley/First Air to see if they would serve their community. They agreed. As you heard this morning through Mr. Crichton, First Air made an ex parte application to the NTA and were granted a licence to provide jet passenger and freight service. They were to start up August 21, if possible. There were no interventions by Air Canada, Air Nova or Air Atlantic. There were no complaints registered. There, of course, were numerous interventions on behalf of supporting the application. Simultaneously, Air Canada and First Air held meetings re joint fares and initially received a positive, as we heard this morning, also. They went ahead and made plans to establish in Stephenville, setting up an office, hiring staff, printing schedules. The people of Stephenville were elated; they had found an alternate carrier. Competition did seem, in fact, to be working; however, suddenly they were notified by Air Canada that they could not provide joint fares. Mr. Chairman, members of the Committee, as we heard this morning, if you are going to fly from one point to another in Canada on more than one carrier, joint fares are essential to be cost effective, and I would like to make the point because I found it interesting, Mr. Crichton's

## [Traduction]

enquête en vertu de l'Article 3 de la Loi nationale sur les transports, dans la mesure où ledit article fait état de valeurs particulièrement importantes pour la défense de l'intérêt public, et notamment, pour les habitants du sud-ouest de Terre-Neuve.

Cette demande n'a pas été jugée recevable et le ministre a essentiellement défendu la validité des textes législatifs pertinents.

L'Article 85 de la Loi nationale sur les transports prévoit la possibilité que le Gouvernement du Canada consente une aide financière. Cette option n'a pas encore été étudiée à fond. Nous doutons cependant de son succès à cause des mots-clés de l'article en question qui stipule:

... afin d'en assurer le maintien total ou partiel ...

Je voudrais ajouter que la ville de Stephenville préférerait bénéficier d'un service de remplacement plutôt que d'une aide financière qui, quand on y pense, serait de toute façon très très difficile à qualifier. Nous avons envisagé de faire appel. Nous avons envisagé toutes les possibilités de faire appel mais nous avons été pris par le temps et nous nous sommes retrouvés dans une situation impossible. Même si notre appel avait été jugé recevable, il n'aurait pas pu être entendu avant 1990, c'est-à-dire sept ou huit mois après le retrait d'Air Canada. C'est pourquoi nous avons opté pour la voie que nous avons choisie.

En définitive, nous savons tous qu'Air Canada a bel et bien retiré son service le 17 juin 1989.

Bref, dès le départ, l'Office national des transports s'est déclaré incompétent pour redresser des situations de ce genre, même s'il en avait le désir. Entrer ou sortir d'un marché est la prerogative du transporteur. Tant pis si cette prerogative s'exerce au détriment de la communauté.

Les paragraphes d'ouverture de notre mémoire mentionnent le manque de sensibilité d'Air Canada aux problèmes de la région. Venons-en aux détails de notre cause.

Après l'annonce d'Air Canada, la ville de Stephenville, loin d'être découragée, a contacté la compagnie Bradley/First Air pour voir si elle accepterait de la desservir. La compagnie accepta. Comme M. Crichton vous l'a dit ce matin, First Air a donc présenté une demande ex parte à l'ONT qui lui accorda une licence d'exploitation d'un service de jet fret et passagers. Le service devait commencer le 21 août, si possible. Air Canada, Air Nova et Air Atlantic ne firent aucune intervention. Aucune plainte ne fut enregistrée. Par contre, de nombreuses interventions furent faites auprès de l'Office en faveur de la demande. Simultanément, Air Canada et First Air tinrent des consultations à propos de l'application de tarifs conjoints et, comme on nous l'a dit ce matin, leur demande reçut un accueil favorable. Bradley/First Air poursuivit donc sur la lancée et fit des plans pour s'installer à Stephenville, ouvrir un bureau, engager du personnel et publier les horaires. Les habitants de Stephenville se frottaient les mains: ils avaient trouvé un transporteur de remplacement. Jusque là, il semblait que la concurrence marchait bien. Tout d'un coup, First Air fut avisé par Air Canada qu'une entente de tarifs conjoints n'était pas possible. M. le Président, Messieurs les membres du comité, comme nous l'avons entendu dire ce matin, pour que plusieurs

*[Text]*

remarks with regards to Canadian International, at the same time. It is very obvious that First Air and Air Canada have carried on a very friendly relationship over many years. They have joint fares in the north, obviously beneficial to both airlines. But here you have a situation where you can't make a deal with your friends. So, do you then look to your enemies? Obviously not.

On inquiry, Stephenville representatives were told that it could not be done while Air Canada's partner, Air Nova, operated out of the region. They operate out of Deer Lake, as you know, some 127 kilometers away from Stephenville. We had learned, and as Mr. Randell said this morning, I believe that he had no objection to Air Canada's agreement preventing First Air from entering the market.

The Town of Stephenville found two other matters very disturbing. Immediately upon announcing their withdrawal, Air Canada appeared to use their best efforts to divert the traffic flow from Stephenville to Deer Lake. This comes from individual reports coming into the Town. To the best of our information, Air Canada agents were telling potential travellers that the airport was closed down, with the resulting diversion of traffic to their partner, Air Nova. I would strongly suspect that this is a result of the Reservac computer system, that once a destination is pulled out of the computer, the agent, no matter where she is or who she is, would not see Stephenville and, well, there is no Stephenville. You have to fly to the nearest point, Deer Lake.

That gets into the other point that, I believe, you are going to hear from Lawson Hunter with regards to the competition problems which arise out of this computer reservation system.

In any event, competition yes, but a prime example of what can happen if there is no agency in government to deal with what we term nothing less than abuse to the citizens of Stephenville, and all those smaller communities in Canada which find themselves in the same position.

In addition, during our application before the National Transportation Agency, we carried out discussions with Air Canada, attempting to obtain their equipment, to ensure that our TOPS capability continued, hoping against hope that in the meantime, we could land a jet service for our airport. At first, we were told yes. Then, we were told it wouldn't work. Air Canada's equipment was removed. The Town of Stephenville had to quickly rush out and buy equipment worth some \$230,000, just to ensure that this capability was not lost.

*[Traduction]*

transporteurs aériens puissent rentabiliser leurs services d'un point à l'autre du Canada, il est essentiel qu'ils puissent pratiquer des tarifs conjoints. À ce titre, j'ai trouvé très intéressantes les observations de M. Crichton à propos de Canadian International. Manifestement, First Air et Air Canada ont entretenu au cours de nombreuses années des relations très amicales. Ces deux compagnies ont conclu une entente de tarifs conjoints dans le nord, de toute évidence dans l'intérêt des deux partis. Mais nous sommes ici dans une situation où il est impossible de s'entendre à l'amiable avec ses amis. Cela veut-il dire que l'on va se tourner vers ses ennemis? Bien sûr que non.

Au cours de l'enquête, les représentants de Stephenville apprirent que First Air ne pouvait pas conclure d'entente sur les tarifs avec Air Canada tant que le partenaire de cette dernière, à savoir Air Nova, opérait dans la région. Comme vous le savez, Air Nova opère à partir de Deer Lake, à environ 127 kilomètres de Stephenville. Nous avons appris, et je crois que c'est ce qu'il nous a dit ce matin, que M. Randell ne voyait pas d'objection à ce que l'entente conclue entre Air Nova et Air Canada empêche First Air de pénétrer sur ce marché.

Il y a deux autres questions qui troublent beaucoup la ville de Stephenville. Immédiatement après l'annonce du retrait de son service, Air Canada semble avoir fait tous les efforts possibles pour détourner le flux du trafic de Stephenville sur Deer Lake. C'est ce qui se dégage de plusieurs rapports individuels dont la ville de Stephenville a été saisie. D'après nos informations, il semble que les agents d'Air Canada aient informé les voyageurs potentiels que l'aéroport était fermé, ce qui eut pour résultat de détourner le flux des voyageurs vers le partenaire d'Air Canada, à savoir Air Nova. Je soupçonne très fort que cela est dû au système informatisé de réservations Reservac: quand une destination est demandée à l'ordinateur, Stephenville n'apparaît pas sur l'écran de l'agent des réservations, où qu'il se trouve. L'agent avise alors le voyageur qu'il devra se rendre au point le plus proche, soit Deer Lake.

Cela m'amène au deuxième point que je voulais aborder et dont Lawson Hunter vous reparlera sûrement. Il s'agit des problèmes de concurrence que soulève un tel système informatisé de réservations.

La concurrence d'accord, mais nous avons ici un exemple parfait de ce qui peut se passer s'il n'existe au sein du gouvernement aucun organisme habilité à remédier à des situations qui n'ont pour effet que de léser les habitants de Stephenville, de même que tous ceux des petites localités du Canada qui se trouvent dans la même situation.

En outre, tandis que l'Office national des transports était saisi de notre demande, nous avons eu des discussions avec Air Canada. Nous avons tenté d'acquérir l'équipement de cette compagnie afin d'assurer le maintien de notre capacité TOPS, espérant contre tout espoir qu'entretiens nous trouverions un service de jet pour notre aéroport. On nous a d'abord répondu oui. Puis on nous a dit que cela ne marcherait pas. Air Canada reprit donc son équipement. La ville de Stephenville fut obligée de se précipiter pour acheter 230 000 \$ d'équipement, uniquement pour éviter de perdre cette capacité.

*[Text]*

As well, a private ground operation also purchased additional equipment in order to service the TOPS program.

There is one very important nuance to jet service which must be pointed out. Much has been said about the loss of jet service for passenger and cargo to central Canada, and this is, indeed, a great loss to the community, and I dare say, Mr. Chairman and members of the panel, wherever you go in Canada, people want to see jet service and that will never change, but in any event, that is not obviously to be in this country any longer, with the present set-up we have. There are certain situations that should have, and we suggest that this is one.

Stephenville is an alternate to Gander Airport, which has long been used as a Trans-Oceanic Plane Stop, TOPS. TOPS is an airport marketing concept formed to attract trans-Atlantic air carriers to the economical, technical stop advantages at Gander International.

Stephenville is a weather alternate airport to Gander, is included in the TOPS marketing concept. Stephenville is the weather alternate primarily because when Gander is down, St. John's is normally down. Goose Bay could be another alternate, but they accept few aircraft, primarily because many of the aircraft coming into Gander, I presume, are east bloc countries.

Most trans-oceanic stops are large jet aircraft, which require extensive servicing, and the revenues provided are important to the Newfoundland economy. Stephenville Airport is presently equipped as a Category 5 Airport, with the required fire-fighting equipment and manpower. Once the TOPS servicing equipment and capability has been removed, the airport, we understand, will drop to a Category 4 and will lose some of its, not only Ministry of Transport employees, but there will no longer be a requirement to maintain the 10,000 foot runway, and the airport facility will be reduced to whatever may be required to serve the landings of Dash 8's daily. Thus, not only is Stephenville jeopardized as a jet port, but also the TOPS program using Stephenville as an alternate is jeopardized.

In addition, the Minister of Transport (Atlantic) Firefighting School is based at Stephenville, and with the demise of the jet aircraft and the necessity to have that type of fire-fighting equipment on hand, we are advised it will be closed and transferred to some other centre.

Mr. Chairman, Stephenville would be quite happy with Bradley/First Air flying in and out of Stephenville. Unfortunately, the actions of Air Canada thus far have prevented this from happening.

*[Traduction]*

Par ailleurs, un exploitant privé de services d'escale fut également obligé d'acheter de l'équipement supplémentaire pour répondre aux exigences du programme TOPS.

Permettez-moi d'exprimer une réserve très importante à propos d'un service de jet. On a beaucoup parlé de ce que représentait la suppression d'un service de jet pour le transport des passagers et du fret vers le centre du Canada et, de fait, c'est une perte lourde pour toute la communauté. J'oserais même dire, M. le Président et Messieurs les membres du comité, que partout au Canada, les gens aimeraient bénéficier de services de jet et souhaiteraient qu'il en soit toujours ainsi. Dans le contexte actuel, je crains que cela ne sera plus très longtemps le cas au Canada. Pourtant, il existe des situations où un service de jet est une nécessité, et nous prétendons que c'en est une.

Stephenville sert d'aéroport de dégivrage à Gander, aéroport où font escale depuis longtemps les courriers Trans-Océaniques (TOPS). Le concept TOPS est un concept de marketing aéroportuaire qui vise à encourager les transporteurs aériens trans-atlantiques à faire des escales techniques et économiquement avantageuses à l'aéroport international de Gander.

En cas de mauvais temps à Gander, Stephenville sert d'aéroport de dégivrage, et à ce titre, est visé par le concept de marketing TOPS. Si Stephenville sert d'aéroport de dégivrage en cas de mauvais temps à Gander, c'est que lorsque Gander est fermé, Saint-Jean l'est habituellement aussi. Goose Bay pourrait être un autre aéroport de dégivrage, mais seul un petit nombre d'aéronefs sont autorisés à y atterrir. Je suppose que cela tient au fait que la majorité des aéronefs qui font escale à Gander viennent des pays du bloc de l'Est.

La majorité des aéronefs trans-océaniques qui font escale à Terre-Neuve sont des gros porteurs qui exigent énormément de services d'entretien. Les revenus que Terre-Neuve en retire sont extrêmement importants pour son économie. Au niveau équipement, l'aéroport de Stephenville appartient à la catégorie 5, ce qui signifie qu'il est doté de l'équipement et du personnel nécessaires à la lutte contre les incendies. Dès qu'un aéroport n'a plus la capacité et l'équipement nécessaires à l'entretien des gros porteurs trans-océaniques, il tombe dans la catégorie 4: non seulement il perd certains fonctionnaires du ministère des Transports, mais encore il n'est plus tenu d'entretenir une piste de 10 000 pieds de long. Ses services sont réduits au nécessaire pour assurer les atterrissages quotidiens de Dash 8. Dans ces conditions, c'est non seulement l'aéroport de Stephenville qui est menacé, s'il ne peut plus accueillir de jets, mais aussi le Programme TOPS, puisque celui-ci considère Stephenville comme un aéroport de dégivrage.

En outre, l'École des pompiers du ministre des Transports (région Atlantique) est basée à Stephenville. Compte tenu du retrait des services de jet et compte tenu de la nécessité pour la ville d'avoir sous la main certains équipements de lutte contre l'incendie, on vient de nous avertir que l'école sera fermée et transférée dans un autre centre.

Monsieur le président, Stephenville serait très heureuse que les vols à destination et au départ de Stephenville soient assurés par Bradley/First Air. Malheureusement, les mesures prises jusqu'ici par Air Canada ont empêché cette éventualité.

## [Text]

Licensing of aircraft in Canada has been greatly simplified under the new Act. Fit, willing and able is the test. There are no weight restrictions on the type of aircraft used. If there was, the National Transportation Agency could have ordered Air Canada to use jet aircraft in this instance. Market entry and exit on notice. These are the basic principles of the Act, and the National Transportation Agency believed it did not have the jurisdiction, or did not intend to meddle with them, and this was conveyed to us in another one of our decisions; they were adamant that market entry and exit was on notice, that is the intention of the Act, and they believe that they are upholding their legislative mandate.

The result, then, is simple; situations such as ours will not be able to be dealt with unless the Act is changed.

Section 266 of the *National Transportation Act* calls for the Governor-in-Council to appoint one or more persons to carry out a comprehensive review, commencing in January, 1992, culminating in a report by January 31, 1993. They are to review the operations of the Act. In fact, if that review is to take place, it really would cover what is happening here in Stephenville, I believe. I would respectfully suggest that with the analysis of the report, the drafting and passing of Legislation, we will be in the middle of the next decade. Our loss will have long been history, and possibly, so will many others.

May I just add at this point that deregulation in this country started in 1984. When the Act was passed in 1987, deregulation was virtually a fait accompli, because the Agency at that time, the then CTC, took its direction from the intention of government, from the policy of government, and that was to deregulate the airlines. So virtually, in the coming in of the Act, we were deregulated. We had the hub and spoke operations in position. We were still seeing the building of the partners, the commuter partners that Mr. Randell runs, but we were largely into it. My point, of course, is that in another three years, we will not only be into it, it will be long by.

We should point out that, from the stance taken by the National Transportation Agency, we feel the likelihood of an effective review under Section 267, which is their annual review, would be somewhat remote. They are now enforcing the principles of the Act, which they should do.

We urge you to put in place now, through your recommendation, a review at the earliest possible moment. Recommend

## [Traduction]

La nouvelle loi simplifie considérablement la procédure d'obtention d'une licence d'exploitation d'un aéronef au Canada. Les seuls critères sont les conditions physiques, la volonté et la capacité. La loi ne comporte aucune restriction au niveau du poids des aéronefs utilisés. Si de telles restrictions avaient existé, l'Office national des transports aurait pu donner ordre à Air Canada d'employer des avions à réaction pour desservir Stephenville. Pour entrer et sortir du marché, il suffit de fournir un préavis. Tels sont les principes fondamentaux de la loi, or, l'Office national des transports nous a dit qu'il ne croyait pas être compétent en la matière, ou qu'il n'avait pas l'intention de contester ces principes fondamentaux. Ce message nous a été transmis par le truchement d'une autre décision rendue à notre égard. L'Office considère de façon catégorique qu'il suffit de fournir le préavis requis pour entrer et sortir d'un marché, que cela est conforme à l'esprit de la loi, et qu'une telle conclusion n'est nullement contraire à son mandat législatif.

Le résultat est simple: tant que la loi ne sera pas modifiée, il ne sera pas possible de remédier à des situations telles que la nôtre.

L'Article 266 de la Loi nationale sur les transports stipule que le Gouverneur en conseil peut nommer une ou plusieurs personnes pour effectuer un examen approfondi, lequel commencera en janvier 1992 et donnera lieu à la publication d'un rapport avant le 31 janvier 1993. Ces personnes auront à se pencher sur le fonctionnement de la loi. En réalité, si un tel examen a lieu, il devrait justement porter sur les situations comme celle qui s'est produite ici, à Stephenville. Malgré le respect que je dois aux législateurs, j'ai tendance à penser que nous serons au milieu de la prochaine décennie avant qu'un tel rapport n'ait été analysé et qu'une loi pertinente ait été élaborée et adoptée. Le préjudice que nous avons subi sera de l'histoire ancienne et nous serons loin d'être les seuls dans ce cas-là.

Permettez-moi d'ajouter que la déréglementation a commencé en 1984 au Canada. Au moment de la promulgation de la loi en 1987, la déréglementation était pratiquement un fait accompli. En effet, ce sont les intentions et les politiques du gouvernement qui ont à l'époque servi d'inspiration à l'Office, qui s'appelait alors la CCT, et ces intentions et politiques étaient de déréglementer les compagnies aériennes. Quand la loi est entrée en vigueur, le marché était déjà pratiquement déréglementé. Les stratégies de positionnement guidées par le concept «de plaques tournantes» étaient déjà en place. Nous assistions encore à la consolidation de partenariats avec des compagnies comme celle que dirige M. Randell, mais nous vivions déjà bel et bien à l'heure de la déréglementation. Mon opinion, bien sûr, c'est que dans trois ans, nous aurons depuis longtemps dépassé l'heure de la déréglementation.

D'après la prise de position adoptée par l'Office national des transports, nous aimerions souligner que nous avons l'impression que pour l'Office, la tenue réelle d'un examen annuel tel que le prévoit l'Article 267 est une possibilité assez lointaine. Son rôle actuel consiste à faire appliquer les principes de la loi, ce qui est précisément ce que l'on attend de lui.

Nous vous prions de formuler des recommandations exigeant la mise en place immédiate d'une procédure d'examen,

*[Text]*

that service to remote areas like ours (the Act calls for 50 degrees Latitude). We really are at 48 degrees, 31 minutes). I remember when the line was being conjectured.

We would ask that, at least, we be given the opportunity to ensure that a level of service will be maintained without the benefits of subsidy. Exclusive arrangements, refusal to deal with carriers, i.e. joint fares, anti-competitive and other discriminatory practices, refusal to put you as an airline into the Reservac system, and there have been other instances of that in Canada, should be investigated by the Agency, and the Agency should be given the powers to order the necessary changes.

I know you are going to be suggested that possibly these powers should be given to the Director of the Bureau of Competition Policy, and that may very well be what your recommendation, if any is, will be, but I would dare suggest to you that if you are dealing with transportation and there are going to be any changes, then those changes should be made by the Transportation Agency that deals with transportation in this country.

Mr. Chairman, may I again reiterate. We are not suggesting for a moment that deregulation has not worked in many areas of this country, it has. We are suggesting that it has not worked for the small communities such as Stephenville, and we would respectfully request that you do your utmost to have these special situations taken into account.

Rail travel was, at one time, the mode of transportation in this country. Today, we move by air and motor vehicle.

In summary, Mr. Chairman and members of the Committee, the Stephenville and Bay St. George area have the same right to move efficiently and cheaply as do those people who move through the main corridors of our country. We are presently being denied that right because of the actions of one of our national carriers. Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Thompson, Your Worship. Senator Graham?

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman. First of all, I would like to congratulate the Town of Stephenville, the Mayor, and Mr. Thompson for the quality of their brief, and I would like to ask Mr. Thompson, specifically: he says that the Act needs amending, in your view, and with your past expertise as pointed out by His Worship, with the Canadian Transport Commission. Perhaps some of the people did not hear, because the Mayor's microphone was not on, but as I understand it, he said that you were the Acting Chairman of the Canadian Transport Commission. You had been Vice-Chairman.

*[Traduction]*

afin qu'un tel examen intervienne le plus tôt possible. Nous vous prions également de recommander que les services soient maintenus vers des régions éloignées comme la nôtre (la loi considère que toute région située au-delà du 50<sup>e</sup> degré de latitude est une région éloignée). Nous sommes situés à 48 degrés, 31 minutes de latitude. Je me rappelle très bien de l'époque où l'on faisait des conjonctures à propos de cette ligne.

Nous demandons que l'on nous accorde au moins la possibilité de nous assurer qu'un niveau de service suffisant pourra être maintenu sans avoir à demander de subventions. L'Office devrait faire enquête sur toute entente d'exclusivité, sur tout refus de traiter avec un transporteur (tarifs conjoints, pratiques anticoncurrentielles et autres pratiques discriminatoires), sur tout refus d'intégrer une compagnie aérienne au système Reservac etc. Les cas de ce genre sont légion au Canada et l'Office devrait être habilité à ordonner les changements nécessaires.

Je sais que vous allez sans doute nous dire que c'est au Directeur du Bureau de la Concurrence qu'il faudra conférer de tels pouvoirs. C'est peut-être ce que vous allez recommander, si toutefois vous formulez des recommandations. Mais j'ai l'audace de penser qu'étant donné qu'il s'agit du secteur des transports, tout changement nécessaire devrait être imposé par l'Office des transports, puisqu'au Canada c'est cet organisme qui est compétent en matière de transports.

Monsieur le président, permettez-moi de me répéter. Loin de nous l'idée de prétendre que la déréglementation n'a pas eu d'effets positifs dans plusieurs régions de notre pays, au contraire. Nous affirmons que la déréglementation n'a pas marché dans des petites localités comme Stephenville, et, avec tout le respect que nous vous devons, nous vous prions de faire tout votre possible pour que des situations particulières comme la nôtre soient prises en ligne de compte.

À une époque, le transport ferroviaire était le seul moyen de transport au Canada. Aujourd'hui, nous pouvons emprunter l'avion ou un véhicule à moteur pour nous déplacer.

En résumé, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, les résidents de la région de Stephenville et de Bay St. George ont autant le droit de se déplacer efficacement et à faibles coûts que les personnes qui empruntent les principaux couloirs du pays. C'est un droit que nous ne pouvons pas exercer aujourd'hui, à cause des mesures prises par l'un de nos transporteurs nationaux. Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Thompson. Merci, monsieur le maire. Sénateur Graham?

**Le sénateur Graham:** Merci, monsieur le président. Tout d'abord, j'aimerais remercier la Ville de Stephenville, son maire et M. Thompson pour la qualité de leur mémoire. J'aimerais plus précisément poser la question suivante à M. Thompson: vous nous avez dit que selon votre opinion et d'après votre expérience personnelle, puisque comme l'a indiqué le maire de Stephenville vous avez œuvré au sein de la Commission canadienne des transports, la loi doit être modifiée. Certaines personnes n'ont peut-être pas entendu cela, le micro du maire n'étant pas branché. Si j'ai bien compris, le maire nous a dit que vous aviez été le vice-président de la Commission canadienne des transports.

[Text]

Is the new Act being properly enforced at the present time?

**Mr. Thompson:** I would say that the National Transportation Agency has taken the policy under Section 3 of the *National Transportation Act*, as interpreted. They have interpreted it to the extent that it is entry and exit on notice and they are doing it to the best of their ability. In our decision, and I know this is not the body to quarrel with our decision, the decision we were given with regards to notice, but we felt that we had a good, solid case. That is always the situation if you happen to be on the short end of the decision. I would have no reason to say that the National Transportation Agency were not acting in what, they believe, are the best interests of the Legislation and the best interests of the government. I could not say anything else.

**Senator Graham:** But if the NTA was listening to the people of Stephenville or, indeed, the people of other regions of the country, if there are such regions that are so affected as Stephenville obviously is at the present time, are there sufficient teeth in the present Act to prevent Air Canada from withdrawing when they did?

**Mr. Thompson:** No, there is not. You raise the matter of public versus private Hearing, that is a judgement call by those who are in charge. Some Hearings harken back to when I was there. Some Hearings, we felt that we should go to the public on, and some Hearings we felt that we shouldn't go to the public on. I have no hesitation in saying that if it was my judgement call, I feel that this is one of the ones that they should go to the public on, and obviously, I made those representations to government on behalf of the Town of Stephenville. That is a judgement call.

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Spivak.

**Senator Spivak:** Just pursuing this point, you are saying that the Act doesn't have enough teeth in it, yet when I look at the sections, for example 3 (1) (iv) on page 4 of your brief, it says:

an unreasonable discouragement to the development of primary or secondary industries or to export trade in or from any region of Canada or to the movement of commodities through Canadian ports.

Everything is a matter of personal interpretation, in terms of who is administering the Law. Is there any other remedy? Supposing my interpretation or your interpretation of this particular Act is not the same as the present administration of the National Transportation Agency in administering this Act. Do you not have legal recourse, other than the *Competition Act*? There is no way that you can say that this is an unfair interpretation of the Act; we think that here are the sections and it is not being interpreted properly?

**Mr. Thompson:** No, we did not believe that we had legal recourse under Section 3.

**Senator Spivak:** Why?

**Mr. Thompson:** Because there is no provision under the *National Transportation Act* that would give it to us, that we

[Traduction]

Pensez-vous qu'à l'heure actuelle la nouvelle loi soit appliquée comme il convient?

**M. Thompson:** Je dirais que l'Office national des transports s'est inspiré du dispositif politique de l'Article 3 de la Loi nationale sur les transports. Selon l'interprétation de l'Office, il suffit de fournir un préavis pour entrer ou sortir du marché, et son rôle est de veiller à ce que cette exigence soit respectée. Quand nous avons contesté l'avis donné par Air Canada, nous pensions que nous avions une bonne cause, une cause solide. Je sais que ce n'est pas à l'Office que nous devons nous plaindre de la décision rendue à notre égard. Lorsque l'on a une bonne cause, on se sent toujours floué par des décisions défavorables. Je n'ai aucune raison d'affirmer que l'Office national des transports n'a pas agi dans ce qu'il croyait être l'intérêt de la loi et du gouvernement. C'est tout ce que je puis dire.

**Le sénateur Graham:** Si l'ONT tenait des audiences pour entendre les résidents de Stephenville ou d'autres régions du pays aussi touchées que l'est manifestement Stephenville aujourd'hui, la loi actuelle serait-elle suffisamment puissante pour empêcher Air Canada de retirer son service, comme cela s'est produit?

**M. Thompson:** Non. Vous soulevez la question des audiences publiques par rapport aux audiences privées. C'est une question que doivent trancher les autorités. Cela me rappelle l'époque où j'étais à la CCT. Dans certains cas, nous estimions qu'il fallait tenir des audiences publiques, et dans d'autres non. Je n'ai aucune hésitation à vous dire que s'il n'en tenait qu'à moi, je demanderais que l'Office tienne des audiences publiques sur cette question. Je suis d'ailleurs intervenu en ce sens auprès du gouvernement au nom de la Ville de Stephenville. C'est mon point de vue.

**Le sénateur Graham:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Spivak.

**Le sénateur Spivak:** Pour revenir là-dessus, vous dites que la loi n'est pas assez puissante. Pourtant, j'en relis certains articles et notamment l'Article 3(1)(iv) à la page 4 de votre mémoire:

... un empêchement excessif au développement des secteurs primaire ou secondaire, aux exportations du Canada ou de ses régions, ou au mouvement des marchandises par les ports canadiens.

Tout est une question d'interprétation personnelle, et tout dépend de la personne qui est chargée d'administrer la loi. Existe-t-il d'autres recours? Supposons que mon interprétation de cette loi ou la vôtre diffère de celle des responsables actuels de l'Office national des transports. En dehors de la Loi sur la concurrence, n'existe-t-il pas d'autres recours? N'existe-t-il pas de moyen de contester l'interprétation de la loi, ou du moins de certains articles?

**M. Thompson:** Non, nous considérons que l'Article 3 ne nous permet aucun recours légal.

**Le sénateur Spivak:** Pourquoi?

**M. Thompson:** Aucune disposition de la Loi nationale sur les transports ne prévoit un tel recours. Nous avons invoqué tous

[Text]

did not try and were not denied. We saw possibly three areas that we may have been able to get our foot in the door, if you would, and each one of those areas was blocked, by decision.

**Senator Spivak:** What you are saying, that it is the total discretion of interpretation of this Act by this Agency, is not a discretion that can be challenged by a community or a citizen, and yet, the intent of the Act seems to be, yes, we want competition. We want to have freedom to move, et cetera. We want to be careful as to the public interest and particularly, the public interest of small communities. It says that in other places of the Act. Are you saying that there is no Appeal, legally, to the discretionary authority of an administrative body under administrative Law, or equity, or whatever? Is that what you are saying?

**Mr. Thompson:** I am saying, basically, we could not find a way to have Section 3 of the Act enforced.

**Senator Spivak:** You can't sue the government is what you are saying? You can't sue the National Transportation Agency under administrative Law?

**Mr. Thompson:** No, I could sue them, but even if we were to sue them, what would be the end result? The end result would be exactly the same, because the parameters of the Law are contained within the framework of the *National Transportation Act*. What I am saying is that, if I might go one step further, Section 3 sets out the principles of the National Transportation Policy, but it does not go the step further to say okay, if you do not follow these, you go to Section 127, and that says this. No, it is not there.

**Senator Spivak:** Can I just go to what you are suggesting that we recommend? You are suggesting that we recommend service to remote areas, that there ought to be designated areas?

**Mr. Thompson:** If I might just clarify it, maybe it is not clear enough in my brief. What I am suggesting is two things; first of all, give the agency some teeth to handle what we think is an abuse in this particular instance, and that abuse really did not happen until they turned First Air down. There is no real recourse in that, and secondly, what I am suggesting is in the delineation of the remote area. Before, the remote area, under the old Act, was always north of 60. You have all heard the term. Now, it is north of 50. What I am saying is that we are on the border line, unfortunately, and we have been dumped into the southern region when, really, we belong in the northern region, number one; and number two, when you put us in the northern region, then look at the Legislation to see if it covers the particular special needs of remote areas, namely, the movement of fish, the movement of cargo, and I would dare say to you that in the present Act, the teeth to do that are not there. Look at that.

**Senator Spivak:** I think I understood what you are getting at here. I am asking a further question, just in terms of principle. I guess this is not any different than other Acts of government. I am thinking, for example, of the Environmental Protection

[Traduction]

les articles possibles de la loi et chaque fois notre requête a été rejetée. Nous pensions avoir trois raisons valables d'enfoncer notre clou, si vous voulez, mais aucune des trois décisions rendues à notre égard ne nous a donné gain de cause.

**Le sénateur Spivak:** Vous dites que l'interprétation de la loi est laissée à l'entière discrétion de l'Office, et que ni une ville ni un particulier ne peut contester ses pouvoirs discrétionnaires. Pourtant, il semble que l'intention de la loi soit de favoriser la concurrence, la liberté de mouvement etc. tout en protégeant l'intérêt public et en particulier l'intérêt public des localités les plus petites. C'est ce que stipulent d'autres articles de la loi. Voulez-vous dire qu'il n'existe aucun mécanisme de droit administratif ou de justice permettant de faire appel du pouvoir discrétionnaire d'un organisme administratif? Est-ce bien ce que vous dites?

**M. Thompson:** J'ai dit que nous n'avions trouvé aucun mécanisme permettant de faire appliquer l'Article 3 de la loi.

**Le sénateur Spivak:** Vous dites que vous ne pouvez pas poursuivre le gouvernement, c'est cela? Vous ne pouvez pas poursuivre l'Office national des transports en vertu du droit administratif?

**M. Thompson:** Si, nous pourrions le faire. Mais même si nous poursuivions l'Office, qu'est-ce que cela nous donnerait? Exactement la même chose, dans la mesure où les principes de droit pertinents sont contenus dans la Loi nationale sur les transports. Si je puis me permettre d'aller un peu plus loin, je dirais que l'Article 3 établit les principes d'une politique des transports, mais il s'arrête là. Il ne renvoie pas à l'Article 127 en cas de violation de ces principes.

**Le sénateur Spivak:** Pourrais-je revenir à vos propositions de recommandations? Vous nous suggérez de recommander le maintien du service dans les régions isolées et la désignation de certaines zones?

**M. Thompson:** Permettez-moi d'apporter quelques précisions, cela n'est peut-être pas suffisamment clair dans notre mémoire. Nous proposons deux choses; tout d'abord, il faudrait donner à l'Office le pouvoir d'intervenir dans une situation comme celle-ci, qui est un abus. Il y a eu abus à partir du moment où la requête de First Air a été rejetée. Il n'existe aucun recours réel dans ce cas-là. Deuxièmement, nous recommandons que l'on définit plus précisément les régions éloignées. En vertu de l'ancienne loi, les régions situées au nord du soixantième degré étaient considérées comme éloignées. Vous vous en rappelez tous. Aujourd'hui, on est passé au cinquantième degré. Malheureusement, nous sommes entre les deux. Nous nous retrouvons donc dans la région du sud alors qu'en fait nous appartenons à la région du nord, première chose. Deuxième chose, même si nous faisons partie de la région du nord, la loi actuelle ne prévoit absolument rien pour protéger les besoins spéciaux des régions éloignées, et notamment le transport du poisson, le fret etc. Lisez la loi.

**Le sénateur Spivak:** Je crois comprendre où vous voulez en venir. Sur le principe, j'aimerais vous poser une autre question. Cette loi n'est pas très différente d'autres lois du gouvernement. Je pense en particulier à la Loi sur la protection de

[Text]

Act, where there is not a recourse for individuals or communities, really, while there is beginning to be, but there may not be, to pursue their right of their interests. What I am asking you is, apart from this, apart from the ability of the Agency to be able to enforce this, that is, to change the mandate in terms of giving it some teeth, and apart from the designation including areas such as yours in that designation, do you feel that there is a principle here, I don't know, I guess in terms of administrative Law or whatever, in which individuals or communities can have redress against the power of the State, basically is what I am asking you?

**Mr. Thompson:** No, I don't feel at this point in time there is.

**Senator Spivak:** That is what I wanted to ask you. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Thompson, you mention that for all practical purposes, deregulation has been with us since 1984, and when you were a member of NTA's predecessor, the Canadian Transport Commission, your Commission kept pretty extensive records. You monitored the whole air mode in Canada, and the other day, when we were having the Hearings in Ottawa, Mr. Coleman, who represented the NTA, and we have it in our brief here, gave us extensive information on how they monitored everything from changes in fares and tariffs and seating and configurations and cargo, et cetera. They are at that all the time; not the Department of Transport, the NTA.

**Mr. Thompson:** Yes.

**The Chairman:** I was interested in your point that, say, that if you were going to go somewhere to find some, your point was you wouldn't go to the competition, you would go to the heart of the matter; the people that have all the information and where they have the information at their finger tips, to see these changes that are taking place. You say that it isn't with the *Competition Act*, it is with the *National Transportation Act*.

**Mr. Thompson:** I think they are the proper body to deal with it, yes.

**The Chairman:** Senator Bonnell?

**Senator Bonnell:** I notice in your brief that the Town of Stephenville filed a complaint with the Agency. I notice that the MP for this area filed a complaint with the Agency. I notice that the Provincial Minister of Transport filed a complaint with the Agency. Did you get any support or help at all from the Member of Parliament who is Cabinet Minister for this area, and who represents Newfoundland in the Cabinet? Did he file any complaint or do anything to support you?

**Mr. Thompson:** Who are we referring to, now?

**Senator Bonnell:** Mr. Crosby.

**Mr. Thompson:** Mr. Crosby. As I recall, Mr. Crosby did, in fact, request the Minister to hold an Inquiry, yes.

**Senator Bonnell:** He did ask to hold an Inquiry?

[Traduction]

l'environnement. Cette loi ne prévoit aucun recours permettant aux particuliers ou aux localités de faire valoir leurs droits et leurs intérêts. Ça commence, remarquez. En dehors de cela, en dehors de la possibilité de modifier le mandat de l'Office de façon à lui donner plus de pouvoirs et en dehors de la désignation de certaines zones comme la vôtre, pensez-vous qu'il existe un principe, je ne sais pas, un principe de droit administratif ou autre, conférant à des particuliers ou à des localités un recours contre le pouvoir de l'État?

**M. Thompson:** Non, pour le moment j'estime qu'il n'existe aucun principe de ce genre.

**Le sénateur Spivak:** C'est ce que je voulais vous demander. Merci.

**Le président:** Monsieur Thompson, vous avez dit qu'à toutes fins pratiques, la déréglementation existait au Canada depuis 1984. À l'époque où vous faisiez partie de la Commission canadienne des transports, organisme prédécesseur de l'ONT, la Commission tenait des dossiers très approfondis. Tout le secteur du transport aérien au Canada a été passé en revue et l'autre jour, au cours des audiences que nous avons tenues à Ottawa, le représentant de l'ONT, M. Coleman, nous a expliqué en détails comment l'Office surveillait tout, depuis les changements de tarifs jusqu'à la configuration des sièges-passagers, du fret etc. L'Office surveille cela en permanence. Je dis bien l'Office, pas le ministère des Transports.

**M. Thompson:** Oui.

**Le président:** Vous avez dit quelque chose d'intéressant: vous avez dit que pour trouver des appuis, vous ne vous adresseriez pas au Bureau de la concurrence. Vous avez dit que vous iriez droit au but et que vous vous adresseriez aux personnes qui sont renseignées, et bien renseignées sur tous les changements qui se produisent. Vous dites que le problème ne vient pas de la Loi sur la concurrence, mais de la Loi nationale sur les transports.

**M. Thompson:** Je crois que c'est ainsi qu'il faut procéder.

**Le président:** Sénateur Bonnell?

**Le sénateur Bonnell:** Je lis dans votre mémoire que la Ville de Stephenville a déposé une plainte auprès de l'Office. Je lis que le député de la région a déposé une plainte auprès de l'Office. Je lis que le ministre provincial des Transports a déposé une plainte auprès de l'Office. Avez-vous été appuyés ou aidés par le député de la région, qui est également ministre du cabinet et qui représente Terre-Neuve au sein du cabinet? A-t-il déposé une plainte auprès de l'Office, par exemple, pour vous aider?

**M. Thompson:** De qui voulez-vous parler?

**Le sénateur Bonnell:** De M. Crosby.

**M. Thompson:** M. Crosby. Si mes souvenirs sont bons, M. Crosby a effectivement demandé au ministre de tenir une enquête, oui.

**Le sénateur Bonnell:** Il a demandé la tenue d'une enquête?

[Text]

**Mr. Thompson:** Yes, he did. He asked in writing to the Minister, Mr. Bouchard, to hold an Inquiry under Section 35.

**Senator Bonnell:** Do we have a copy of that letter?

**Mr. Thompson:** I have a copy here in my files.

**Senator Bonnell:** I think that if Mr. Crosby would put his shoulders to the wheel for Newfoundland, that maybe we would get a little more action. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I think that in the, I wouldn't say the formal submission, but it is a submission, it is more an interesting one by Mr. Lawson Hunter, who is representing the Stephenville Chamber of Commerce. It comes down to the same, if you want to call it a dilemma, that something has fallen between two stools and where should it be? He says either NTA or *Competition Act*, so it becomes a discussion among lawyers or bureaucrats as to where the most effective mechanism lies, if there is to be any recommendations made with regard to a process. You are not looking for a process of redress?

**Mr. Thompson:** Yes, we don't believe there is any redress here. We are very, very appreciative of the opportunity given by the Senate Committee to publicly air this. This has been a war of correspondence and letter writing for eight months now, but now, we don't feel, and I don't feel, that there is any specific redress right at this point in time, short of some amendments to the Regulations and Act.

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, just following Senator Spivak's questioning, I must say that we had some briefings the other day from the Deputy Minister of Transport in Ottawa, and the impression that I had from him was that, you could say, that the policy is a policy of, basically, you get your licence and you do what you want, if you can call that a policy. But in fact, it doesn't have a policy that, for example, would include service, like the problem that has arisen here in Stephenville and he basically, I don't want to distort what he said, but I think he basically said that the government policy is not have policy for that sort of thing.

What you had said is that Section 3 of the *National Transportation Act*, which sets forth the principles of the Act, I think it is Section 3, it has all the principles that would include all the things like competition and market forces, are, whenever possible, the prime agents in providing. Anyway, there is a whole range of areas. Section 3 (d):

Transportation is recognized as a key to regional economic development and commercial viability of transportation links, is balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region be realized.

That is 3 (d). It seems to me that 3 (d) goes a long way to covering what is taking place with Air Canada's objection to the joint fare, because underlying all of this, it seems to me, we have the objection about Air Canada, who support a service to Deer Lake. They are objecting to a fare which would make it

[Traduction]

**M. Thompson:** Oui. Il a demandé par écrit au ministre, M. Bouchard, de tenir une enquête en vertu de l'Article 35.

**Le sénateur Bonnell:** Avons-nous copie de cette lettre?

**M. Thompson:** J'en ai une copie dans mes dossiers.

**Le sénateur Bonnell:** Je pense que si M. Crosby acceptait d'intercéder en faveur de Terre-Neuve, cela ferait peut-être bouger un peu plus les choses. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Dans les présentations, je ne dirai pas officielles, mais présentations quand même que nous avons reçues, celle de M. Lawson Hunter, qui représente la Chambre de Commerce de Stephenville est particulièrement intéressante. Sa présentation en revient au même dilemme, si vous voulez: on ne sait plus sur quel pied danser dans la mesure où la situation de Stephenville défie à la fois la LNT et la Loi sur la concurrence. On en arrive à une discussion entre avocats et bureaucrates sur la question de savoir laquelle de ces deux lois prévoit les mécanismes les plus efficaces, pour le cas où des amendements seraient recommandés. N'est-ce pas une procédure de recours que vous demandez?

**M. Thompson:** Si. Nous pensons que la loi ne prévoit aucun recours. Nous sommes très, très reconnaissants envers votre comité sénatorial, qui nous permet d'exprimer publiquement notre point de vue sur cette question. Depuis huit mois, nous nous livrons à un véritable feu croisé de lettres et de missives. En dehors de quelques modifications apportées au Règlement et à la Loi, nous estimons et j'estime qu'il n'existe aucun droit de recours précis pour le moment dans la loi.

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le président, j'aimerais faire suite aux questions du sénateur Spivak. L'autre jour, à Ottawa, le sous-ministre des Transports nous a fourni certaines explications. D'après ce qu'il nous a dit, j'ai eu l'impression qu'en vertu de la politique en vigueur, il suffit d'obtenir une licence pour pouvoir faire tout ce que l'on veut, si l'on peut appeler ça une politique. Par contre, il n'existe aucune politique prévoyant le maintien d'un service, et c'est pourquoi la situation de Stephenville est ce qu'elle est. Je ne veux pas déformer ce qu'il nous a dit, mais, en gros, j'ai compris que le gouvernement avait pour politique de ne pas avoir de politique sur ce genre de choses.

Vous avez dit que l'Article 3 de la Loi nationale sur les transports, je crois qu'il s'agit bien de l'Article 3, énonce tous les principes qui régissent cette loi, et ces principes portent sur la concurrence, les forces du marché etc. L'Article 3(d) stipule:

les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région;

Je viens de citer l'Article 3(d). Je trouve qu'il s'applique à cette situation. D'un côté Air Canada s'oppose aux tarifs conjoints mais de l'autre il existe une opposition contre Air Canada, qui assure un service sur Deer Lake. Air Canada s'oppose à des tarifs qui permettraient d'ouvrir un service de

[Text]

practicable to have a jet service to Stephenville, but are you saying, then, that, and you are very experienced as a former Acting Chairman of the Canadian Transportation Commission, that under the new Act, there doesn't seem to be any teeth under the new Act to enforce the principles that are listed in Section 3?

**Mr. Thompson:** Some of the principles. A lot of the principles listed in Section 3 are enforceable just by the basic framework or by what is going on in the industry, and competition, and this envisages competition, but it also envisages the economic well-being and growth of our regions, and what I am saying is that it is just not 100% in sync.

**Senator Stollery:** Obviously, and what I don't understand is that Section 3 (d) seems to be fairly specifically addressing the problem of regional economic development, and this is an issue very much of regional economic development in southwest Newfoundland. I don't understand, in that case, how or why the National Transportation Agency could arrive at a decision that, as I understand, it has, that they have nothing to look at. We had them before us, also, the other day in Ottawa, and they basically gave us a list of their statistics keeping organization, but that didn't seem to me to address the question of why they have managed to not inquire into this problem. Why is that?

**Mr. Thompson:** Of course, I can't speak for the Agency.

**Senator Stollery:** No, of course.

**Mr. Thompson:** But they obviously have looked at our factual situation and found that, based on the facts and based on their interpretation of the Act, that this is not something that they would delve into. There is really nothing else that I can say, other than we wish they had. We wish they had made a different decision, but they didn't. They have made it, so you live with it.

**The Chairman:** Senator Spivak.

**Senator Spivak:** Pursuant to this question, I want to ask you: the powers of the Agency, in terms of complaints and how to handle complaints, comes under Sections 34 and 35:

... where the Agency may hold an Inquiry into any act or issue raised in a complaint respecting any matter that comes within its jurisdiction and they can appoint an Investigator or decide to hold Hearings.

And then, under Section 59 (2):

... has reason to believe that an act by a carrier may affect the public interest in respect of the conditions of the carrier of goods, may request the Agency to investigate the Act and its effect.

And Section 60, which gives a list of the claims that would be relevant. I asked that of the other witness that was here; looking at all of those sections, I just want to make sure that you are still saying to us that the Act has no teeth, because in these notes that we have from the Library of Parliament, it

[Traduction]

jet sur Stephenville. Vous avez une certaine expérience puisque vous avez été le vice-président de la Commission canadienne des transports. Voulez-vous nous dire que la nouvelle loi n'est pas suffisamment puissante pour faire respecter les principes énoncés à l'Article 3?

**M. Thompson:** Certains de ces principes. Nombre des principes énoncés à l'Article 3 ne sont appliqués que sur la base de ce qui se passe dans l'industrie, au niveau de la concurrence. Cet article permet d'envisager la concurrence mais il mentionne par ailleurs le bien-être et la croissance économique de nos régions. Je dis tout simplement qu'il existe une certaine contradiction.

**Le sénateur Stollery:** C'est évident et ce que je ne comprends pas c'est que l'Article 3(d) semble précisément soulever le problème du développement économique régional. Or, le développement économique régional est un problème d'actualité dans le sud-ouest de Terre-Neuve. Dans ces conditions, je ne vois pas comment ou pourquoi l'Office national des transports s'est déclaré incompétent. Les représentants de l'Office ont également comparu l'autre jour devant notre comité à Ottawa. Ils nous ont en fait fourni une liste de leurs activités de collecte de statistiques, mais cela ne nous semble pas expliquer pourquoi ils n'ont pas jugé bon de faire enquête sur cette situation. Comment cela se fait-il?

**M. Thompson:** Je ne peux évidemment pas parler au nom de l'Office.

**Le sénateur Stollery:** Non, bien sûr.

**M. Thompson:** L'Office s'est penché sur la situation de fait qui nous préoccupe et s'est déclaré incompétent sur la base de ces faits et de son interprétation de la loi. Je n'ai vraiment rien d'autre à ajouter, sauf que nous aurions préféré qu'il se déclare compétent. Nous aurions préféré qu'il rende une autre décision. Mais il ne l'a pas fait et nous avons dû nous incliner.

**Le président:** Sénateur Spivak.

**Le sénateur Spivak:** À ce sujet, je voulais vous dire ceci: pour ce qui est de la procédure de réception et de règlement des plaintes, les attributions de l'Office sont énoncées aux Articles 34 et 35:

... l'Office peut enquêter sur tout acte ou affaire dont il est saisi ... et peut nommer un enquêteur ou décider de tenir des audiences.

Plus loin, en vertu de l'Article 59 (2):

... a des motifs de croire qu'un acte d'un transporteur risquerait de porter préjudice à l'intérêt public en matière de conditions de transport des marchandises, cette personne peut demander à l'Office de faire enquête sur cet acte et ses effets.

L'Article 60 énumère la liste des plaintes recevables. C'est une question que j'ai posée à un autre témoin. Je voudrais m'assurer que malgré tous ces articles, vous continuez de nous dire que la loi n'a aucun pouvoir. Dans les documents que nous a fait parvenir la Bibliothèque du Parlement, il est dit, je ne

*[Text]*

says here, and I don't know on what basis it says that, but of course, it has the discretion not to do anything, but when reaching a decision, the Agency always has to consider, as mentioned earlier, both the public interest and efficiency. The decision can't be made arbitrarily, that is, without any consideration or not, based on common principles. Obviously, in answer to your complaints, the Agency said proper notice was given, and you would consider that, I am asking legally, as not an arbitrary decision because it is based on some common principle?

**Mr. Thompson:** It is based on a common principle.

**Senator Spivak:** Am I making my question clear?

**Mr. Thompson:** Yes, I think I am with you. Yes, it is based on a common principle, and it was enunciated to us, in a letter to me, on June 27, 1989, which was as a result of a complaint we had filed under Sections 35 (2) of the Act and maybe, not to carry over lunch, but I would just take another moment and read this to you. It refers to my letters, and it says:

With respect to the four requests contained in your application, please be advised as follows: concerning your first two requests, Section 76 of the NTA, Section 14 of the Air Transport Regulations, and Section 3 of these Regulations, apply equally to communities in the designated and non-designated areas. In other words, notice, exit, entry, exit, 120 days. Moreover, aircraft weight condition attaches to licence issued pursuant to Sub-section 72 are normally reflective of the aircraft proposed to be operated by the carrier. It would be inconsistent in most instances with the principles of the Act, for the Agency to impose conditions upon a carrier that would require it to operate aircraft with specific characteristics for which application was not made. In other words, we are not going to tell you what kind of plane you have to fly there. They tell us what is the best configuration of aircraft to put into that particular market.

And then it goes on to say that they would be pleased to look through Section 85. I will leave you a copy of this, by the way.

**Senator Spivak:** But they don't give the reasons why they may not have had an Inquiry or an investigation, based on the other sections of the Act which say, if it impedes the mobility of cargo, if it mitigates against regional economic development, and all those things. They haven't said anything about that.

**Mr. Thompson:** No, they have not.

**Senator Spivak:** One can understand they can't tell a carrier, that is true, but on the other hand, it would seem to me, that on the basis of the Act, they have to look at all those other factors. Otherwise, what is it all about? Why put these things in the Act if they then intend to say, Well, it is just notice and that's it. You don't have to look at that.

*[Traduction]*

sais pas sur quelle base, que l'Office a le pouvoir discrétionnaire de ne rien faire. Cependant, dans sa décision, l'Office est toujours tenu de considérer, comme cela a été dit plus tôt, à la fois l'intérêt public et l'efficacité. Les décisions de l'Office ne peuvent être rendues de façon arbitraire, c'est-à-dire sur la base de seuls principes communs sans qu'une étude soit faite. En répondant à vos plaintes, l'Office a manifestement jugé que l'avis fourni était suffisant. La question que je vous pose est la suivante, d'un point de vue légal, considérez-vous qu'il s'agit d'une décision arbitraire, dans la mesure où elle est basée sur des principes communs?

**M. Thompson:** Elle est basée sur des principes communs.

**Le sénateur Spivak:** Ma question est-elle claire?

**M. Thompson:** Oui, je crois que je vous suis. La décision de l'Office est basée sur des principes communs et nous a été énoncée le 27 juin 1989, dans une lettre qui m'était adressée. Cette lettre répondait à une plainte que nous avions déposée en vertu de l'Article 35 (2) de la loi. Je ne voudrais pas empiéter sur l'heure du déjeuner, mais j'aimerais simplement prendre quelques minutes pour vous lire ceci, à propos de mes lettres:

Concernant les quatre requêtes contenues dans votre demande, veuillez être avisé de ce qui suit: concernant vos deux premières requêtes, l'Article 76 de la LNT, l'Article 14 du Règlement sur le transport aérien et l'Article 3 de ce même règlement s'appliquent également aux localités situées dans les zones désignées et non désignées. En d'autres termes, un même préavis de 120 jours est requis pour entrer et sortir du marché. En outre, les restrictions relatives au poids des aéronefs qui s'attachent aux licences émises en vertu de l'alinéa 72 sont normalement fonction des aéronefs que le transporteur propose d'utiliser. Dans la plupart des cas, il ne serait pas conforme aux principes de la loi que l'Office impose à un transporteur des conditions qui l'obligeraient à utiliser des aéronefs ayant des caractéristiques spécifiques et non visées par sa demande. En d'autres termes, il ne nous appartient pas de vous dire quel aéronef vous devez utiliser. La seule indication porte sur la configuration d'aéronef la plus appropriée pour un marché donné.

Cette lettre indique ensuite que l'Office serait très heureux d'analyser l'Article 85. Je vous laisserai un exemplaire de ce document, à propos.

**Le sénateur Spivak:** Mais l'Office ne vous donne pas les raisons pour lesquelles il a décidé de ne pas tenir d'enquête, sachant que d'autres articles de la loi portent précisément sur les conditions où une enquête peut être menée: préjudice pour la mobilité du fret, pour le développement économique régional etc. L'Office n'a rien dit de cela.

**M. Thompson:** Non.

**Le sénateur Spivak:** On comprend que l'Office ne parle pas de cela à un transporteur, c'est vrai, mais d'autre part, il me semble qu'aux termes de la loi, l'Office devrait prendre tous ces autres facteurs en considération. Sinon, à quoi sert-il? Pourquoi inscrire toutes ces choses dans la loi si l'Office déclare ensuite que la notification d'un avis suffisant est la seule considération pertinente?

[Text]

**Mr. Thompson:** Exactly.

**Senator Spivak:** That was my original point in questioning the Counsel for Air Canada.

**Senator Stollery:** I don't understand that, myself.

**Senator Spivak:** Why put these things in the Act?

**Senator Stollery:** How can you say that all you have to do is give notice when, in fact, in the principles laid out in Section 3, the notice surely must include the principles as laid out in Section 3?

**Senator Spivak:** Or in 59 (2) or in 34 and 35.

**Senator Stollery:** Because those are the principles on which the Act is based.

**Mr. Thompson:** I know where you are coming from, Senators, really, but what is your recourse? What is the recourse for the Town of Stephenville under the Act?

**Senator Spivak:** You have recourse to the Federal Court.

**Mr. Thompson:** You can go to the Federal Court and on and on and on and on. In many decisions, while I was there and I am sure it continues to, there is a particular section of the Act which says that statements or findings of fact by an agency are final.

**Senator Spivak:** The Appeal to the Federal Court is narrow, is what you are saying?

**Mr. Thompson:** Yes.

**Senator Spivak:** It is like the *Immigration Act*. I understand now.

**Mr. Thompson:** So if you Appeal on basis of fact, and you have to leave to Appeal also, so then you are out.

**Senator Spivak:** Now I understand. That is a very good point.

**The Chairman:** Senator Marshall.

**Senator Marshall:** In other words, what you are saying, Mr. Thompson, is that the National Transportation Agency can't help the situation in Stephenville?

**Mr. Thompson:** We thought that we might have been able to find a way for them to help us.

**Senator Marshall:** Yes, but we haven't found a way.

**Mr. Thompson:** But we have not, that is right, Senator.

**Senator Marshall:** We had 50 pages of evidence on Thursday, and all they were doing is saying it is not their responsibility, it is the government's.

**Mr. Thompson:** That is right.

**Senator Marshall:** In your experience with the Canadian Transport Commission, maybe you can help us; how should we change? If there is going to be a review and you are asking us to review it as soon as possible, what would you recommend?

[Traduction]

**M. Thompson:** Exactement.

**Le sénateur Spivak:** C'est justement la question que j'ai posée à l'avocat d'Air Canada.

**Le sénateur Stollery:** Je ne comprends pas cela non plus.

**Le sénateur Spivak:** Pourquoi prévoir toutes ces choses dans la loi?

**Le sénateur Stollery:** Comment peut-on dire qu'il suffit de fournir un préavis suffisant, vu les principes énoncés à l'Article 3?

**Le sénateur Spivak:** Ou à l'Article 59 (2) ou à l'Article 34 ou 35.

**Le sénateur Stollery:** Parce que ce sont justement les principes sur lesquels la loi est fondée.

**M. Thompson:** Je comprends très bien votre position, messieurs les sénateurs, mais quel recours existe-t-il? Quel recours la loi confère-t-elle à la Ville de Stephenville?

**Le sénateur Spivak:** Vous pouvez faire appel devant la Cour fédérale.

**M. Thompson:** Vous pouvez vous adresser à la Cour fédérale etc. etc. Quand je travaillais à la CCT, et je suis sûr que c'est toujours le cas, je me rappelle que de nombreuses décisions faisaient référence à un article particulier de droit qui prévoit que tout jugement ou décision de fait rendu par un organisme de l'État est final.

**Le sénateur Spivak:** Vous dites que les possibilités de faire appel devant la Cour fédérale sont très minces, c'est cela?

**M. Thompson:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** C'est un peu comme la Loi sur l'immigration. Je comprends maintenant.

**M. Thompson:** Si vous faites appel sur la base de faits, en admettant que vous ayez le droit de faire appel, c'est terminé.

**Le sénateur Spivak:** Je comprends maintenant. C'est un très bon point.

**Le président:** Le sénateur Marshall.

**Le sénateur Marshall:** En d'autres termes, vous nous dites monsieur Thompson que l'Office national des transports ne peut rien faire pour Stephenville.

**M. Thompson:** Nous pensions que nous aurions pu trouver un moyen de faire en sorte qu'il nous aide.

**Le sénateur Marshall:** Oui, mais nous n'en avons pas trouvé.

**M. Thompson:** Nous n'en avons pas trouvé, c'est exact, sénateur.

**Le sénateur Marshall:** Nous avons reçu jeudi 50 pages de témoignages dans lesquelles l'Office nous a répété que la situation de Stephenville ne relevait pas de sa responsabilité, mais de celle du gouvernement.

**M. Thompson:** C'est cela.

**Le sénateur Marshall:** D'après votre expérience au sein de la Commission canadienne des transports, quels changements pourriez-vous nous suggérer? Vous nous demandez d'examiner

[Text]

**Mr. Thompson:** I am not suggesting to you for a moment to turn the clock back. The clock is not turnable, in my opinion.

**Senator Spivak:** What do you mean by that? What do you mean by turning the clock back?

**Mr. Thompson:** I am suggesting that the particular situation is now that we are not in a time when we regulate the air industry.

**Senator Marshall:** But they are asking for a review in four years.

**Mr. Thompson:** People will argue that if you put one re-regulation in there, that is just the tip of the iceberg and down the road you go, but I am suggesting to you there are needs for certain regulations, and in here, there is in this particular instance, and I think the Agency should be given power, under the Act, to review specific situations such as this; namely, when they can, of their own volition, turn away a deal with First Air, which would have solved the problem here. Now eventually, maybe First Air wouldn't have made any money and they would say Well, this is not our market. Well then, that is a different kettle of fish.

The Town of Stephenville was upset that they pulled out, but under the Act, obviously, the interpretation was that they were allowed, but they went the extra step, and I suggest to you strongly, that extra step was too far and they inhibited competition and they inhibited the ability of First Air to come into this marketplace and operate. And that way, market forces can't determine competition.

**Senator Marshall:** In other words, the months and months and months of designing the *National Transportation Act*, and the critiques and recommendations of Members of Parliament, and the Senate, it is not the ultimate answer to all the problems in Canada and deregulation?

**Mr. Thompson:** Oh no, I don't think that any Act is.

**Senator Marshall:** Yes, I know. In 21 years, I haven't seen anything done right yet.

**Mr. Thompson:** The Harmon Corporation, which you would be more familiar with than I am, Senator. They appeared at the Deregulatory Hearings and they made their views known, and their views were they were going to be injured in Stephenville.

**Senator Marshall:** Their views were what?

**Mr. Thompson:** Their views, as I recall, was that they were going to suffer, and they have. And so will other communities, possibly, in the country.

**The Chairman:** Starting now a final round with Senator Graham first and then Senator Spivak. Two more questions, please.

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Thompson, in your brief, you quite correctly say that if you are going to fly from one point to another in Canada on more than one

[Traduction]

la loi le plus tôt possible. En supposant que nous le fassions, que recommanderiez-vous?

**M. Thompson:** Il n'est pas question de faire marche arrière. À mon avis, ce n'est pas possible.

**Le sénateur Spivak:** Que voulez-vous dire? Que voulez-vous dire par il n'est pas possible de faire marche arrière?

**M. Thompson:** Je veux dire qu'aujourd'hui le secteur du transport aérien n'est plus réglementé.

**Le sénateur Marshall:** La loi prévoit une révision dans quatre ans.

**M. Thompson:** Certains vous diront que si on reréglemente ce secteur, c'est la fin, dans la mesure où cela n'est qu'un petit morceau de l'iceberg. Ce que je dis, c'est que l'on a besoin de certains règlements et dans ce cas particulier, j'estime que la loi devrait conférer à l'Office le pouvoir d'examiner certaines situations particulières comme celle-ci et déterminer quand, de son propre chef, une compagnie peut refuser de conclure une entente avec First Air, entente qui, si elle avait été conclue, aurait résolu le problème. Par ailleurs, il se peut très bien que First Air n'ait pas fait de profit et ait décidé que ce n'était pas un marché pour elle. Mais alors là, c'est une autre histoire.

La Ville de Stephenville a mal accueilli le retrait d'Air Canada mais, selon l'interprétation qui a été donnée de la loi, Air Canada avait le droit de se retirer. Cependant, cette compagnie est allée encore plus loin, trop loin d'après moi, et a nui à la concurrence dans la mesure où elle a empêché First Air d'entrer sur son marché et d'offrir ses services. Dans de telles conditions, on ne peut pas dire que la concurrence soit déterminée par les forces du marché.

**Le sénateur Marshall:** Autrement dit, malgré les mois et les mois de travail qu'a exigé l'élaboration de la Loi nationale sur les transports et malgré les critiques et les recommandations des députés et du Sénat, vous pensez que cette loi n'est pas une réponse aux problèmes du Canada et à la déréglementation?

**M. Thompson:** Non, je pense qu'aucune loi n'est une réponse.

**Le sénateur Marshall:** Oui, je sais. Je n'ai jamais vu une loi faire quoi que ce soit de bon en 21 ans.

**M. Thompson:** La Harmon Corporation, que vous connaissez sans doute mieux que moi, sénateur, a comparu lors des audiences sur la déréglementation et a déclaré que la situation de Stephenville allait lui porter préjudice.

**Le sénateur Marshall:** Allait quoi?

**M. Thompson:** Allait lui porter préjudice, et c'est ce qui s'est produit. Je suis certain que cela se produira encore dans d'autres localités du pays.

**Le président:** Nous passons au dernier tour des questions. Commençons par le sénateur Graham, puis nous passerons au sénateur Spivak. Plus que deux questions, s'il-vous-plaît.

**Le sénateur Graham:** Merci, monsieur le président. Monsieur Thompson, dans votre mémoire, vous avez dit à juste titre que pour que plus d'un transporteur puisse rentabiliser ses ser-

[Text]

carrier, joint fares are essential to be cost effective, and you say further that:

On inquiry, Stephenville's representatives were told it could not be done while Air Canada's partner, Air Nova, operated out of the region.

And then you say that:

We have recently learned that Air Nova has no difficulty with letting Air Canada out of its agreement, preventing First Air from entering our market.

Earlier, the Chairman, when the Executive Vice-President of First Air was our witness, said that he had received word that Canadian Airlines International has informed First Air that it would be ready to entertain a joint fare and joint cargo rates program for Stephenville, to which Mr. Crichton responded something to the effect that it was, I believe, too little too late or too late in repenting.

Do you think that Air Canada and Air Nova collaborated in preventing First Air a real opportunity, because of their lack of agreement in terms of a joint fare agreement in operating a service out of Stephenville?

**Mr. Thompson:** I would have no way of knowing that, but I might just mention that one line I took out of my brief, that immediately followed the sentence that you just read, Senator, was:

Could it be because a complaint has been made to the Bureau Director/Bureau of Competition Policy.

And I took that out, leaving that to be raised by someone else. That, in fact, was in the brief.

**Senator Graham:** I am certainly not accusing Air Canada or Air Nova of collusion, but I was wondering if you might take that position? I wondered, at the same time, since you are speaking on behalf of the Town of Stephenville, if you still have hopes for First Air operating in and out of Stephenville?

**Mr. Thompson:** I am sure the town would be elated; if a joint fare arrangement could be worked, it would probably be a practical route. It is made practical, the little I know about the airline business, by that combi-aircraft, and First Air, in this country, are the experts in operating to remote areas and operating combi-aircraft. The only other ones, really, that have done it, well, CP did it up to Tuk, and places like that, but these people are the experts of that. If they say they can do it, they probably can do it.

**Senator Graham:** I guess I should stop there, but I am going to ask one more question with respect to TOPS. I don't believe anybody has mentioned the number of landings and take-offs.

**Mr. Thompson:** I believe you are going to hear from the Town of Gander, who are much more knowledgeable in that area, but I understand it is in the thousands.

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

vices entre deux points du Canada, il était essentiel que des ententes de tarifs conjoints soient conclus, et vous avez ajouté ceci:

Au cours de l'enquête, les représentants de Stephenville ont appris que cela ne serait pas possible tant que le partenaire d'Air Canada, soit Air Nova, opérait dans la région.

Vous dites plus loin:

Nous avons récemment appris qu'Air Nova ne voyait aucun inconvénient à ce qu'Air Canada se retire de l'entente, de façon à empêcher First Air de pénétrer le marché.

Monsieur le président, lorsque le vice-président exécutif de First Air a témoigné devant notre comité, il nous a indiqué qu'il avait entendu dire que la compagnie Canadian Airlines International avait informé First Air qu'elle serait prête à envisager un programme de tarifs conjoints, et notamment pour le fret, sur Stephenville, ce à quoi M. Crichton a répondu que c'était trop peu et trop tard ou qu'il était trop tard pour avoir des remords.

Pensez-vous qu'Air Canada et Air Nova aient essayé ensemble d'empêcher First Air de saisir une occasion réelle, en refusant de se mettre d'accord sur une entente de tarifs conjoints au départ de Stephenville?

**M. Thompson:** Je n'ai aucun moyen de le savoir, mais à la suite de la phrase que vous venez de lire, monsieur le sénateur, j'avais inscrit puis barré ceci:

Serait-ce parce qu'une plainte a été déposée auprès du directeur du Bureau de la Concurrence?

J'ai barré cette phrase que j'avais notée dans mon mémoire. J'ai préféré que la question soit posée par quelqu'un d'autre.

**Le sénateur Graham:** Je n'ai pas l'intention d'accuser Air Canada ou Air Nova de collusion, mais je me demandais si vous le feriez? En même temps, puisque vous parlez au nom de la Ville de Stephenville, j'aimerais savoir si vous avez encore l'espoir que First Air puisse offrir ses services sur Stephenville?

**M. Thompson:** Je suis sûr que la Ville serait très heureuse. Si une entente de tarifs conjoints était conclue, je crois que cela serait très pratique. Je ne sais pas grand chose du transport aérien, mais les avions mixtes sont très pratiques et au Canada, la compagnie First Air est spécialisée dans l'utilisation d'avions mixtes pour desservir les régions éloignées. Il existe d'autres compagnies comme CP qui l'ont fait, vers Tuk par exemple, mais First Air est vraiment spécialiste. Si cette compagnie dit qu'elle peut le faire, c'est certainement vrai.

**Le sénateur Graham:** Je suppose que je devrais m'arrêter là, mais je poserais une autre question à propos du Programme TOPS. Je crois que personne n'a parlé du nombre d'atterrissages et de décollages.

**M. Thompson:** Je pense que vous allez entendre les représentants de la Ville de Gander. Ils connaissent beaucoup mieux cette question mais je crois savoir que cela se chiffre par milliers.

**Le sénateur Graham:** Merci, monsieur le président.

[Text]

**The Chairman:** Last question, Senator Spivak.

**Senator Spivak:** It is more in the nature of a comment than a question, but I would like the opinion of the witness on it. You talked about you can't turn back the clock, you can't re-regulate, but of course, there are lots of regulations; even this whole matter of what the new Act is about wasn't really deregulation, it was re-regulation, and there is lots of regulation in terms of safety, and recently, the Toronto Airport was regulated rather strenuously by limiting the number of flights in, and so there is a great amount of regulation in terms of competition. You weren't really meaning that in terms of turning back the clock, or were you? Are you in favor of even less regulation than we have now? Is that what your statement meant? I didn't quite catch what you meant.

**Mr. Thompson:** No, I guess what I am referring to is, you can't go back to the days that, when I first went to the CTC, that the airlines could not dot an I or cross a T without us having a hand in it.

**Senator Spivak:** Right, but you are not saying that you are not in favor of as much regulation as it takes to regulate competition.

**Mr. Thompson:** You can't deregulate safety.

**Senator Spivak:** Exactly, or to ensure that there is competition, or to ensure that the public interest is being served. That is my question to you; the public interest is being served.

**Mr. Thompson:** If the public interest is not being served and competitive market forces are not allowing it to be, then there should be some regulation.

**Senator Spivak:** Good, that is what I wanted to know.

**The Chairman:** Your Worship, thank you. We thank you very much, Mr. Thompson. We are going to resume our Hearings at 2:30.

UPON RESUMING AT 2:30

**The Chairman:** Come to Order, ladies and gentlemen, please. The Committee continues to be impressed with the interest shown by the community in this particular matter. It is a matter which has certainly attracted our interest, but we are also very, very impressed with the number of people in the community who have come out to support the presentations, particularly of the Stephenville witnesses, and we take note of this.

Our first witness this afternoon is Mr. Ron McCabe who, of course, is the General Counsel of Air Atlantic. Are you alone, Mr. McCabe?

**Mr. McCabe, General Counsel of Air Atlantic:** Mr. Chairman, Mr. Wellon, I think, will be with me. Mr. Wellon is the Station Manager here in Stephenville, for Air Atlantic.

**The Chairman:** I talked with you gentlemen on the telephone, but I am getting increasingly impressed with the youth. I think I am talking to men of my age on the telephone, and I

[Traduction]

**Le président:** Dernière question, sénateur Spivak.

**Le sénateur Spivak:** C'est davantage un commentaire qu'une question mais j'aimerais l'opinion du témoin. Vous avez dit qu'on ne pouvait pas faire marche arrière et qu'il n'était pas possible de reréglementer. Cependant, il existe encore de nombreux règlements. La nouvelle loi elle-même ne porte pas vraiment sur la déréglementation et est plutôt une forme de reréglementation. Il existe de nombreux règlements sur la sécurité et très récemment, le nombre de vols à destination de Toronto a été limité. La concurrence est gouvernée par un grand nombre de règlements. Ce n'est pas ce que vous voulez dire quand vous parliez de l'impossibilité de faire marche arrière? Êtes-vous pour encore moins de réglementation? Est-ce que c'est bien cela? Je crois que je n'ai pas tout à fait compris ce que vous voulez dire.

**M. Thompson:** J'ai simplement voulu dire qu'il n'était plus possible de revenir à l'époque où une compagnie aérienne ne pouvait rien faire sans passer par la CCT.

**Le sénateur Spivak:** Bon, mais vous n'êtes pas pour moins de réglementation qu'il n'en faut pour régir la concurrence.

**M. Thompson:** On ne peut pas déréglementer la sécurité.

**Le sénateur Spivak:** On ne peut pas déréglementer non plus pour permettre la concurrence ou pour permettre que les intérêts du public soient satisfaits. C'est la question que je vous pose: vous pensez que les intérêts du public sont satisfaits?

**M. Thompson:** Si les intérêts du public ne sont pas satisfaits et si les forces de la concurrence ne permettent pas de les satisfaire, alors il faut recourir à une certaine réglementation.

**Le sénateur Spivak:** Bon, c'est ce que je voulais savoir.

**Le président:** Merci, monsieur le Maire. Merci beaucoup, monsieur Thompson. Nous reprendrons nos audiences à 2 h 30.

REPRISE DE LA SÉANCE À 14 h 30

**Le président:** Un peu de silence, mesdames et messieurs, s'il vous plaît. Le Comité demeure impressionné par l'intérêt que la collectivité porte à cette question particulière. C'est une question qui a sans aucun doute retenu notre intérêt, mais nous sommes également très, très surpris qu'autant de membres de la collectivité soient venus appuyer les exposés, surtout ceux des témoins de Stephenville, et nous prenons cela en considération.

Notre premier témoin, cet après-midi, sera M. Ron McCabe qui, comme vous le savez, est le chef du contentieux de Air Atlantic. Vous êtes venu seul, monsieur McCabe?

**M. Ronald McCabe, chef du contentieux de Air Atlantic:** Monsieur le président, je pense que monsieur Wellon viendra avec moi. Monsieur Wellon est le gérant d'aérogare à Stephenville, pour Air Atlantic.

**Le président:** Je vous ai parlé au téléphone, messieurs, mais je suis de plus en plus impressionné par votre jeunesse. Je pense que je parle à des hommes de mon âge, pour découvrir

[Text]

find that you are just kids, but you obviously know what you are doing.

**Mr. McCabe:** We have a good blend of it, I suppose. It has been several years since I graduated from Dr. Hicks' former school.

**Senator Marshall:** That is why he ended up with Air Atlantic.

**Mr. McCabe:** By way of Eastern Provincial, yes. Mr. Wellon has been in the business for 25 years?

**Mr. Wellon:** 25 years.

**Mr. McCabe:** Our Vice-President of Flight Operations began flying in Atlantic Canada in 1953. The fellows you see in front of the airplanes, though, these days, I think we are four or five people that are over 30. For the most part, the age in the business has gone down considerably.

**The Chairman:** Before you start, Mr. McCabe, will you tell us a little bit about Air Atlantic, in the sense of its corporate structure; who owns it and things like that?

**Mr. McCabe:** Certainly. Air Atlantic is owned 45% by PWA Corporation, which of course, is the parent of Canadian Airlines and Wardair. The majority shareholder is a company controlled by Craig Dobbin who, I guess as many people here know, is a fairly active businessman in St. John's. The company was established in August of 1985, and the first flight began February 28, 1986. At that time, we had two aircraft: two Dash 7's and 60 employees. Air Atlantic, today, has 15 Dash 8's, slightly over 400 people. In the first year, we carried approximately 180,000 passengers and currently, we are nudging the 600,000 passengers a year level. This, obviously, is all in not quite four years' worth of operation.

Where it came from, the initial licence we had was for 12 communities. We are now serving 23. Generally, the growth we have seen in the company is consistent with what has been happening throughout the rest of Canada, in terms of the change from the national carriers into the various regionals that have now resurfaced.

**Senator Hicks:** Is it widely held or narrowly held?

**Mr. McCabe:** Oh no, it is very narrow, Senator Hicks. It is just Pacific Western Airlines and Craig Dobbin.

**The Chairman:** Not Canadian Airlines? It is PWA?

**Mr. McCabe:** No, the corporate structure, really, the whole Canadian Group is, PWA Corporation holds 100% of Canadian Airlines, and then the minority shares in all of the Canadian partners. In Air Atlantic, it is at 45%. The other partners range from about 35% to 45% as well, and again, all of the shares of Wardair, I think, are held by PWAC.

[Traduction]

ensuite que vous êtes très jeunes, mais il est clair que vous savez ce que vous faites . . .

**M. McCabe:** Il y a un bon mélange, je suppose . . . Il y a plusieurs années que j'ai décroché mon diplôme de l'ancienne école du Dr Hicks.

**Le sénateur Marshall:** C'est la raison pour laquelle il travaille pour Air Atlantic.

**M. McCabe:** En passant par Eastern Provincial, oui, en effet. Monsieur Wellon travaille dans ce domaine depuis 25 ans?

**Monsieur Wellon:** C'est cela, 25 ans . . .

**M. McCabe:** Notre vice-président des opérations aériennes a commencé à piloter des avions dans les provinces de l'Atlantique en 1953. Mais les gens que vous voyez devant les avions, ces derniers temps, sont tous des jeunes; je crois que nous ne sommes que quatre ou cinq à avoir plus de 30 ans. La plupart des employés sont des jeunes, de très jeunes gens.

**Le président:** Avant que vous ne commenciez votre exposé, monsieur McCabe, parlez-nous donc un peu de Air Atlantic, de sa structure constitutive; dites-nous par exemple qui est propriétaire de cette compagnie.

**M. McCabe:** Certainement; 45 p. 100 des actions d'Air Atlantic appartiennent à la PWA Corporation qui, comme vous le savez, est la compagnie-mère de Canadian Airlines et de Wardair. L'actionnaire majoritaire est une entreprise dirigée par Craig Dobbin qui, comme un grand nombre d'entre vous le savent, est un homme d'affaires assez actif à St. John's. Air Atlantic a été créée en août 1985, et le premier vol a eu lieu le 28 février 1986. À cette époque, nous avions deux avions, deux Dash 7, et 60 employés. Maintenant, Air Atlantic compte 15 Dash 8 et un peu plus de 400 employés. Durant la première année, nous avons transporté environ 180 000 passagers et, actuellement, nous approchons de 600 000 passagers par an . . . et nous avons obtenu ces résultats en moins de quatre ans . . .

Nous avons obtenu notre première licence pour 12 collectivités. À présent, nous en desservons 23. En général, l'évolution que nous avons constatée correspond à ce qui s'est produit dans le reste du Canada . . . où l'on est passé des transporteurs nationaux aux diverses compagnies régionales qui ont réapparu.

**Le sénateur Hicks:** Y a-t-il beaucoup de concurrence ou peu?

**M. McCabe:** Oh non, il y en a très peu, monsieur le sénateur; il s'agit uniquement de Pacific Western Airlines et de Craig Dobbin.

**Le président:** Pas de Canadian Airlines? S'agirait-il de PWA?

**M. McCabe:** Non, l'organisation dans son ensemble et en réalité tout le groupe Canadian, PWA corporation, détient Canadian Airlines à 100 p. 100 et les actions minoritaires de tous les associés canadiens. Dans le cas d'Air Atlantic, le pourcentage est de 45 p. 100; les autres associés détiennent environ 35 à 45 p. 100 et je pense que toutes les actions de Wardair appartiennent à PWAC.

[Text]

**The Chairman:** Who are the PWA representatives on your Board?

**Mr. McCabe:** Right at the present time, the Directors from PWA, there are Don McLean, who is the Canadian Airlines Director of Commuters; Paul Pelletier, the Vice-President, Quebec and Atlantic Regions for Canadian; and from PWAC, right now, Kevin Grayston is a member of the Board, but at our next meeting, we will be seeing Murray Ziegler, who is now the Executive Vice-President of PWAC, will be joining the Air Atlantic Board.

**The Chairman:** Could you give us the other names of the Directors, please?

**Mr. McCabe:** Mr. Dobbin, obviously. Neal Jackman, who is the President of the Airline. Robert Foster with Caplan Canada in Toronto, and Gerry Regan.

**Senator Marshall:** Gerry Regan like former Premier of Nova Scotia?

**Mr. McCabe:** Former Premier of Nova Scotia, yes.

**The Chairman:** Mr. McCabe, do you want to talk from some notes?

**Mr. McCabe:** Yes, I just have a few brief comments that I suppose we would like to make in trying to give you an overview of what we see happening since the first flight of Air Atlantic in the Atlantic region, generally, and obviously in Stephenville specifically.

We were the first of the new carriers that went into business after the Freedom to Move Policy Paper was released. As I mentioned, we started flying in February of 1986 with 12 communities, of which Stephenville was one of the originals.

Our route network now, of the 23 points we serve, it extends from Churchill Falls in the north through to Boston in the south, from St. John's to Toronto, and, as I said, we are carrying roughly 600,000 people on our 15 aircraft these days.

While we have been growing, so has our competitors in the form of Air Nova. Their fleet currently stands at nine Dash 8's and four of the British Aerospace 146's. So we have a considerable amount of airplane capacity now flying within the region. I think if you contrast that with the situation that existed in 1985, obviously just prior to our start-up and at about the time that Eastern Provincial was purchased by Canadian Pacific and was amalgamated into that operation, the EPA fleet, in that year, consisted of six 737's and four Hawker-Siddley 748's. At the current time, the airplane capacity deployed by Canadian airlines in Atlantic Canada is roughly equivalent. The Air Canada flying is, again, much the same as it was in terms of capacity offered in the region, and what we have seen is the high frequency smaller aircraft, the Dash 8, developing a whole new standard of service in the region, bringing frequency that has never been seen before in this area and frequency that, we believe, is quite superior to what you would find in similarly sized communities elsewhere in the country. I think one of the things that was a surprise to me, when we were dealing with the Canadian partner, Ontario Express carrier in Ontario, is the size of communities there, in Ontario, which did not have any air service, and how the ser-

[Traduction]

**Le président:** Qui représente PWA à votre conseil d'administration?

**M. McCabe:** Pour le moment, ce sont les directeurs de PWA; il y a Don McLean, qui est le directeur de Canadian Airlines; Paul Pelletier, le vice-président de Canadian pour les régions du Québec et de l'Atlantique, et le représentant de PWA, qui est maintenant Kevin Grayston. Toutefois, à notre prochaine réunion, ce sera Murray Ziegler, le vice-président actuel de PWAC, qui fera lui aussi partie du conseil d'administration d'Air Atlantic.

**Le président:** Pourriez-vous nous donner le nom des autres directeurs?

**M. McCabe:** M. Dobbin, naturellement; Neil Jackman, qui est le président de la compagnie aérienne; Robert Foster, de Caplan Canada, à Toronto, et enfin, Gerry Regan.

**Le sénateur Marshall:** Gerry Regan, vous voulez dire l'ancien premier ministre de la Nouvelle-Écosse?

**M. McCabe:** Lui-même.

**Le président:** Monsieur McCabe; voulez-vous lire vos notes?

**M. McCabe:** Oui, j'ai quelques petits commentaires à faire pour essayer de vous donner un aperçu de ce que nous voyons se produire depuis le premier vol d'Air Atlantic dans la région de l'Atlantique en général, et naturellement à Stephenville.

Nous avons été le premier des nouveaux transporteurs à nous lancer en affaires après la publication d'*Allez sans entraves*. Comme je l'ai mentionné, nous avons commencé nos vols en février 1986, en desservant 16 collectivités, dont Stephenville.

Notre réseau actuel, qui dessert 23 centres, va de Churchill Falls, au nord, jusqu'à Boston, au sud, de St. John's à Toronto et, comme je l'ai dit, nous transportons quelque 600 000 personnes sur nos 15 avions, ces temps-ci.

Pendant que nous prenions de l'expansion, nos concurrents en faisaient autant, puisqu'ils créaient la compagnie Air Nova. La flotte actuelle comprend neuf Dash 8 et quatre 146 de British Aerospace. Il y a donc énormément d'appareils qui desservent cette région. Je pense que si vous comparez cette situation avec celle de 1985, juste avant la création de notre compagnie, et à peu près au moment où Eastern Provincial a été achetée par Canadian Pacific et absorbée par cette entreprise, la flotte d'EPA, cette année-là, comprenait six 737 et quatre 748 de Hawker-Siddley. Actuellement, la capacité dont dispose Canadian dans la région de l'Atlantique est à peu près équivalente. La flotte d'Air Canada est, sur le plan de la capacité offerte dans cette région, très semblable, et ce que nous avons constaté, c'est que l'avion plus petit, très fréquent, le Dash 8, a créé une toute nouvelle norme de service dans cette région, et a permis de la desservir avec une fréquence tout à fait nouvelle et supérieure de loin à celle que vous trouveriez normalement dans des centres de cette envergure, ailleurs au Canada. Je pense que l'une des choses qui m'a surpris, dans nos rapports avec l'associé de Canadian, Ontario Express, en Ontario, a été la dimension des de cette région qui ne sont pas du tout desservies l'excellent accueil que le service aérien introduit y a reçu.

## [Text]

vice that was put forward there, of the jet streams, again, was very well received.

In Atlantic Canada, we have adopted the Dash 8 as the size of aircraft that is particularly suited to this region of the country.

What has happened with deregulation is that service has been established in areas where it never existed before. In Air Atlantic's case, we are operating to Bangor and Portland, Maine. Both Air Nova and Air Atlantic offered non-stop services to Quebec City which, prior to the adoption of these carriers, involved quite a considerable connection and time delay in moving from Atlantic Canada to that capital city. We have also opened up Charlow and Chatham service connecting to Fredericton. In Air Nova's case, they have opened service to Bathurst, and of course, in the Montreal-Toronto triangle, we are flying the Buttonville to Montreal and Buttonville to Ottawa routes, in conjunction with the Canadian partner.

Re-deploying the large airplanes, the DC-9's and the 737's in favor of the Dash 8, is really a reflection of the economic realities of the modern turbo-prop aircraft. We see the frequency that can be offered with the Dash 8 as being a much better service than a single flight that would be operated, possibly, on a larger aircraft.

The capacity that we have released of the major carriers, of the DC-9's and 737's, is finding itself on more of the inter-regional markets on the Halifax-Toronto, where frequency in that area has increased quite significantly, and that provides greater opportunity for service within the Atlantic region, because we have the facility to connect several times a day to services in Halifax as opposed to a single through service.

What we are offering in Stephenville today is three flights per day, connecting Stephenville with St. John's, and beginning October 29, we will be returning to our summer level of four frequencies on the Halifax to Stephenville market. This schedule will provide connections to Toronto four times per day. There will be three opportunities for Montreal and two connection opportunities to Ottawa on this October 29 schedule.

What we are experiencing, the load factors on the Stephenville service is quite satisfactory. The boarding loads in Stephenville are in the range of 30%. The schedule frequency that we have provides a fairly good opportunity for cargo. The Dash 8 has a capacity of 2,000 pounds and, although the freight traffic that we have been carrying for the summer period from August through to September, is 16,000 pounds. That is both inbound and exiting Stephenville. It is difficult to do a specific number of availability. Of the 2,000 pounds that you have in the cargo capacity of their plane, if you assume a load factor in the 30% range, load factors that we are currently carrying and that passengers' baggage would be taking a similar amount of space in the hold, on our four flights in and out of Stephenville to Halifax, we have in the range of 10,000 pounds per day capacity, and as I say, in a month, the average, we are looking in the range of 16,000.

## [Traduction]

Dans les régions de l'Atlantique, nous avons décidé que le Dash 8 était le type d'avion qui convenait particulièrement.

La déréglementation a eu pour conséquence de créer un service aérien dans des régions où il n'en existait aucun jusqu'alors. Air Atlantic dessert Bangor et Portland, dans le Maine. Air Nova et Air Atlantic offrent toutes les deux des vols directs vers Québec, alors que, auparavant, un déplacement entre les régions de l'Atlantique et la capitale du Québec impliquait beaucoup de correspondances et d'attente. Nous avons également créé un vol vers Charlow et Chatham ainsi qu'une correspondance jusqu'à Fredericton. Quant à Air Nova, elle a créé un vol vers Bathurst, et, bien sûr, dans le triangle Montréal-Toronto, nous assurons un service entre Buttonville et Montréal, et Buttonville et Ottawa, en collaboration avec notre associé de Canadian.

Le fait de délaissier les gros avions, à savoir les DC-9 et les 737, au profit des Dash 8, reflète les avantages, sur le plan économique, de l'appareil turbopropulsé moderne. À notre avis, il est nettement plus intéressant d'offrir un grand nombre de vols, sur le Dash 8, que d'offrir un seul vol, probablement sur un plus gros avion.

La capacité que nous avons obtenue des principaux appareils, à savoir les DC-9 et les 737, se retrouve sur un plus grand nombre de marchés interrégionaux, sur le parcours Halifax-Toronto, où la fréquence des vols a considérablement augmenté. Cela permet d'augmenter le service dans la région de l'Atlantique, parce que nous pouvons assurer plusieurs fois par jour le lien avec les services d'Halifax, ce qui ne serait pas possible s'il y avait un seul vol direct.

Ce que nous offrons, à Stephenville, à l'heure actuelle, ce sont trois vols par jour, qui relient Stephenville à St. John's, et, à partir du 29 octobre, nous reviendrons à ce que nous faisons en été, c'est-à-dire à quatre vols sur le tracé Halifax-Stephenville. Grâce à un tel horaire, il y aura des correspondances pour Toronto quatre fois par jour, et trois correspondances pour Montréal ainsi que deux autres pour Ottawa, sur cet horaire du 29 octobre.

Ce que nous constatons (je veux dire les facteurs de charge sur la ligne de Stephenville) est très satisfaisant. Le pourcentage de passagers qui montent à Stephenville est de l'ordre de 30 p. 100. La fréquence dont nous disposons sur cet horaire est assez bonne pour le transport de marchandises. Le Dash 8 peut transporter 2 000 livres, bien que notre trafic de marchandises, pendant l'été, c'est-à-dire d'août à septembre, ait été de 16 000 livres seulement. Cela comprend le trafic à l'arrivée et le trafic à Stephenville. Il est difficile de déterminer avec précision la capacité disponible. Sur les 2 000 livres dont on dispose en capacité d'emport de fret sur cet avion, si l'on suppose que le facteur de charge est de l'ordre de 30 p. 100—notre facteur de charge actuel—et que, par ailleurs, les bagages des passagers occuperaient un espace similaire dans la soute, nos quatre vols de Stephenville à Halifax et retour totalisent une capacité quotidienne de 10 000 livres et, comme je l'ai dit, pour un mois, en moyenne, cette capacité est de l'ordre de 16 000 livres.

[Text]

The freight capacity of the airplane: we have been able to accommodate loads, most recently, that exceed shipments which were being handled on the jet aircraft, particularly on the DC-9. Within the last two to three weeks, there have been several shipments exceeding 800 pounds which, I understand, was handled by Air Canada by way of trucking through to St. John's and placing it on a freighter.

So I think we have, with the frequency and with the size of the airplanes, very good capacity for the Stephenville market.

Mr. Chairman, I think that is generally the brief that we wish to make. I am quite happy to answer specific questions. Essentially, we see Stephenville as a very important part of our network. We have put in the capacity there, now, of maintaining our summer loads, summer frequency, through the winter, somewhat in response to the representations we have received from the community, and we are hoping that the loads will materialize, so that we will be in a position of offering more capacity as the years go by.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McCabe. I think, Senator Marshall, you wanted to begin?

**Senator Marshall:** Mr. McCabe, you say you have a capacity of 2,000 pounds of baggage or freight, and you have a cargo capacity of almost 10,000 per day available on Air Atlantic flights. One of the submissions that came to us over the months is from Abitibi-Price. Can you handle the heaviest cargo that they have with your Dash 8's?

**Mr. McCabe:** I really can't speak to what they would consider the heaviest cargo. I guess all I can say is we have handled loads in excess of 800 pounds on a shipment.

**Senator Marshall:** With no problems yet?

**Mr. McCabe:** No.

**Senator Marshall:** What about shipments of fish, perishable goods that have to go to Montreal and onward to Boston? Would you travel with a cargo of fish to Boston?

**Mr. McCabe:** We certainly have flown fish. I think the problem with fish at the moment is, as I guess we know generally, the offerings are down. Fish traffic, have we had any?

**Mr. Wellon:** Very little over the summer period.

**Mr. McCabe:** There has been very little tendered to be carried. I think, essentially, we have not denied carriage of any of the freight that has been offered for shipment.

**Senator Marshall:** Could you cope with it if the problem arose, where Air Canada have been studying, and have good technology in carrying fish with their compartments particularly treated for the life of the fish?

**Mr. McCabe:** Certainly, the Dash 8 from a capacity perspective could definitely handle fish. One of the things that I

[Traduction]

Parlons maintenant de la capacité de fret de l'avion: il y a très peu de temps, nous avons pu transporter des charges supérieures à celles transportées par des avions à réaction et, en particulier, par des DC-9. Au cours des deux à trois semaines écoulées, plusieurs cargaisons de plus de 800 livres ont été, si j'ai bien compris, transportées par Air Canada et par camion jusqu'à St. John's, puis mises à bord d'un avion-cargo.

Je pense donc que, étant donné la fréquence et la taille des avions, nous avons une très bonne capacité pour le marché de Stephenville.

Monsieur le président, c'est, de manière générale, le mémoire que nous souhaitons vous présenter. Je suis très heureux de répondre à des questions précises. Essentiellement, nous considérons que Stephenville est un maillon très important de notre réseau. Nous avons équipé cette région de la capacité voulue pour maintenir pendant l'hiver les cargaisons d'été, la fréquence que nous avions en été, et dans une certaine mesure, pour répondre à ce que la collectivité avait fait valoir, et nous espérons que tout cela se réalisera, pour que nous puissions augmenter notre capacité au fur et à mesure des années.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur McCabe. Sénateur Marshall, je pense que vous vouliez commencer?

**Le sénateur Marshall:** Monsieur McCabe, vous dites que vous pouvez transporter 2 000 livres de bagages ou de fret et près de 10 000 livres de marchandises par jour sur les vols d'Air Atlantic. L'une des offres qui nous ont été faites, ces derniers mois, venait de Abitibi-Price. Pourriez-vous transporter leur plus grosse cargaison à bord de vos Dash 8?

**M. McCabe:** Je ne sais vraiment pas ce qu'ils considèrent comme leur plus grosse cargaison. Je pense que tout ce que je peux dire, c'est que nous avons transporté, en une seule fois, plus de 800 livres de marchandises.

**Le sénateur Marshall:** Et vous n'avez eu aucun problème jusqu'à présent?

**M. McCabe:** Non.

**Le sénateur Marshall:** Qu'en est-il des expéditions de poisson, de biens périssables qui doivent parvenir à Montréal, puis à Boston? Seriez-vous prêt à accompagner une cargaison de poisson jusqu'à Boston?

**M. McCabe:** Nous avons déjà transporté du poisson, c'est évident. Je pense que, à l'heure actuelle, le problème qui se pose dans le cas du poisson, comme nous le savons tous, c'est que le marché est en baisse. Voyons un peu, du poisson, en avons-nous transporté?

**M. Wellon:** Très peu pendant l'été...

**M. McCabe:** Il y a eu très peu d'offres de transport. Je pense que, en fait, nous n'avons refusé de transporter aucune des cargaisons qui nous étaient offertes.

**Le sénateur Marshall:** Pourriez-vous le faire, si cela se présentait, alors qu'Air Canada a fait des études à ce sujet et dispose de bonnes méthodes de transport du poisson, dans ses compartiments spécialement traités pour préserver cette marchandise?

**M. McCabe:** Le Dash 8 pourrait certainement transporter du poisson; il a la capacité voulue. L'une des constatations que

[Text]

think you find with fish, and I guess certainly again I am speaking of my formal life in private practice, with a client from the St. John's area: when you look at pricing for getting fish to the New England market, air freight is really not competitive to the extent that it could be, and so the cost and speed equation tends to really not favor flying fish in certain areas.

**Senator Marshall:** Take me from Churchill Falls to Boston. How long would it take me? and give me the stops and starts.

**Mr. McCabe:** Churchill to Boston?

**Senator Marshall:** Churchill Falls. Where would I go? Would there be a stop in Deer Lake?

**Mr. McCabe:** I am just working through the schedule back. The Churchill service varies by day of the week, whether the stop would be Wabush or Goose Bay, and to make the connections for our service to Boston would be, let's say Wabush, then Deer Lake, Halifax, and then Saint John and on to Boston. I am not certain whether that schedule would connect through on a same day plane basis. I think there would probably be an overnight involved.

**Senator Marshall:** In a matter of time, businessmen want to get to Boston and get back. How long would it take?

**Mr. McCabe:** From Churchill Falls, I would be reasonably content in saying it would require an overnight.

**Senator Marshall:** Overnight?

**Mr. McCabe:** I would think so. Our service to Boston, because of the bilateral agreement between Canada and the US, is Saint John, New Brunswick to Boston.

**Senator Marshall:** So you hook up there?

**Mr. McCabe:** Yes. In fact, under the agreement, we are not really entitled to be selling or be promoting other than Saint John-Boston. One of the things I guess we are hoping to see as time goes on is a greater access trans-border. I don't know if you are aware, Senator Marshall, we have an application pending to serve Halifax to New York. We have a number of other trans-border routes that we would like to fly, given that the regulatory regime changes. One of the factors you will see now, on the trans-border service, is that you are limited to a stage length in Atlantic Canada of not more than 600 miles, and 600 miles, for Atlantic Canada flights, barely gets you to the US border. For the Americans in the Alaska situation, they have no limit on the stage length for their services, and therefore, there is a greater opportunity to fly some direct trans-border flying.

**Senator Marshall:** You recognize, I see in one of your papers, that there are two distinct areas to be served here. How would it affect you if First Air were to get a joint fare arrangement with Air Canada, if they were sympathetic, and recog-

[Traduction]

l'on fait, pour ce qui est du poisson, et je pense qu'une fois de plus, cette réflexion me vient de mon exercice privé, avec un client de la région de St. John's: si l'on considère le coût du transport du poisson vers le marché de la Nouvelle-Angleterre, le fret aérien n'est certainement pas aussi concurrentiel qu'il pourrait l'être, ce qui fait que, si l'on tient compte de l'équation coût-vitesse, cela ne favorise vraiment pas le transport du poisson par avion, dans certaines régions.

**Le sénateur Marshall:** Mettons que je veuille me rendre en avion de Churchill Falls à Boston. Combien de temps ce voyage me prendra-t-il? Quels sont les points de départ et où devrai-je faire escale?

**M. McCabe:** De Churchill à Boston?

**Le sénateur Marshall:** Oui, de Churchill Falls. Quel serait mon itinéraire? Y aurait-il une escale à Deer Lake?

**M. McCabe:** Je suis justement en train d'étudier les horaires pour le retour. Le service, au départ de Churchill Falls, varie selon le jour de la semaine, que l'escale soit Wabush ou Goose Bay, et, pour arriver jusqu'à Boston, il faudrait passer par Wabush, puis par Deer Lake, par Halifax et enfin par Saint-John, pour continuer jusqu'à Boston. Je ne suis pas sûr que, selon cet horaire, on puisse arriver à destination le même jour. Il y aurait probablement un vol de nuit.

**Le sénateur Marshall:** Des hommes d'affaires veulent se rendre à Boston, puis en revenir en peu de temps. Combien de temps cela leur prendra-t-il?

**M. McCabe:** Au départ de Churchill Falls, je pense qu'on peut raisonnablement dire qu'il faudrait une nuit.

**Le sénateur Marshall:** Une nuit?

**M. McCabe:** Je pense que oui. En raison de l'entente bilatérale entre le Canada et les États-Unis, pour aller jusqu'à Boston, il faut passer par Saint-John, au Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur Marshall:** Donc, vous faites escale là-bas?

**M. McCabe:** Oui. En réalité, dans le cadre de l'entente, nous n'avons pas vraiment le droit de vendre autre chose que des billets Saint John-Boston ou d'en faire la promotion. L'un des résultats que nous espérons obtenir, je pense, dans l'avenir, est un meilleur accès à des villes situées outre frontière. Je ne sais pas si vous le savez, sénateur Marshall, mais nous avons demandé à desservir Halifax-New York. Il y a un certain nombre d'autres itinéraires vers les États-Unis que nous aimerions offrir, à condition, bien sûr, que le régime de déréglementation change. Ce que vous constaterez maintenant, dans le service transfrontières, c'est le fait qu'on vous limite à une distance franchissable de 600 milles au plus, dans les provinces de l'Atlantique, et 600 milles, pour les vols dans les provinces de l'Atlantique, c'est à peine jusqu'à la frontière des États-Unis. Les Américains, avec l'Alaska, n'ont aucune limite en matière de distance franchissable; c'est pourquoi, là-bas, il y a plus de possibilités de faire des vols transfrontières directs.

**Le sénateur Marshall:** Comme je l'ai vu dans l'un de vos documents, vous admettez qu'il y a deux zones distinctes à desservir, ici. Si First Air décidait d'établir un tarif passagers collectif avec Air Canada, si elle était de notre côté et qu'elle admette qu'il y a un besoin ici, quelles seraient les conséquen-

[Text]

nized a need here? How would that affect you? It wouldn't affect you any more than Air Canada did?

**Mr. McCabe:** Certainly not. I think one of the things, from our perspective, that we enjoy of the new regime is the freedom to compete. Air Atlantic competes clearly with Air Nova throughout most of our region, and with Air Canada and with what was our partner, Inter-Canadian, and now will be flying as Intair. In fact, we are sometimes even accused of competing with Canadian Airlines in certain sectors. First Air, or any other carrier service into Stephenville or any community we fly to, is something you just deal with as we have, and continue to do, everywhere else we serve.

**Senator Marshall:** You say that a discontinuance of service by Air Canada has not altered the state of affairs, the combination that you will be making. Your figures for 1988 and 1989: passengers carried in 1988 was 7,589 and it grows to 11,208; is that because of the discontinuance of service? It is almost a 50% increase.

**Mr. McCabe:** Yes, I think there are a couple of things there; one is the frequency. I think that, overall, the 88/89 increase, I believe Atlantic Canada generally was running around 12%. The effects since the Air Canada discontinuance, we have seen some increase in traffic over the summer, in the range of about 500 passengers a month, over the July through September time frame.

Clearly, that growth is nowhere near what Air Canada was carrying.

**Senator Marshall:** It is not? So you are losing some to Deer Lake?

**Mr. McCabe:** I think, in our view, some of the traffic that was flying over Stephenville on the Air Canada service did go through Deer Lake, and is probably a more close connection to that airport for service.

**Senator Marshall:** Thank you, Mr. Chairman. I have taken up enough time.

**The Chairman:** Senator Atkins.

**Senator Atkins:** I guess the only question is just responding to your answer that you had had no problem with another airline servicing this airline. Is that because you think competition will expand the market?

**Mr. McCabe:** We would certainly hope to see that. I think, more a case of our confidence in our ability to put a first class service in the market that can deal with any competitors. I think the effect on us, it is difficult to say. All of the markets we started service at, we continue to be there. I think the effect, if another carrier came into the market and traffic was taken, obviously we would be assessing the level of frequency that is there. I think one of the things for our service is that we are a Newfoundland based company. We have our head office in St. John's. Of our 400 people, about 150 are in Newfoundland. In Stephenville, here, we have eight staff employed. Clearly, any of the growth that would be happening in any market in Atlantic Canada, I think, there would be a greater

[Traduction]

ces pour vous? Cela aurait-il des répercussions plus marquées qu'avec Air Canada?

**M. McCabe:** Certainement pas. À mon avis, de notre point de vue, l'un des aspects positifs du nouveau régime est la libre concurrence. Il est clair qu'Air Atlantic fait concurrence à Air Nova dans la plus grande partie de notre région, ainsi qu'à Air Canada et à notre associé, Inter-Canadian, qui s'appellera dorénavant Intair. En réalité, on nous accuse même parfois de faire concurrence à Canadian Airlines dans certains secteurs. First Air, ou tout autre service de transport aérien jusqu'à Stephenville ou vers toute collectivité que nous desservons, on s'en occupe comme nous l'avons fait et comme nous continuons de le faire, partout ailleurs.

**Le sénateur Marshall:** Vous dites que le fait qu'Air Canada ait interrompu le service n'a rien changé à la situation, à la combinaison que vous avez. Voici les chiffres que vous citez pour 1988 et 1989: en 1988, vous avez transporté 7 589 passagers, chiffre qui passe à 11 208; est-ce dû à l'interruption du service? Il s'agit d'une augmentation de près de 50 p. 100!

**M. McCabe:** En effet, je pense qu'il y a plusieurs points à retenir ici; l'un de ces points est la fréquence. Je pense que, dans l'ensemble, pour ce qui est de l'augmentation en 1988-1989, dans les provinces de l'Atlantique, elle était de 12 p. 100 environ. Quant aux effets de l'interruption du service par Air Canada, les voici: une certaine augmentation du trafic pendant l'été, de l'ordre de 500 passagers par mois, de juillet à septembre.

Il est clair que cette augmentation n'a absolument rien à voir avec les chiffres d'Air Canada.

**Le sénateur Marshall:** Ah non? Alors, vous perdez un certain pourcentage à Deer Lake?

**M. McCabe:** À notre avis, une partie du trafic en-dessus de Stephenville, sur les lignes d'Air Canada, passait effectivement par Deer Lake et c'est probablement une escale plus proche vers cet aéroport.

**Le sénateur Marshall:** Je vous remercie, monsieur le président. Je pense que j'ai assez parlé.

**Le président:** Sénateur Atkins, à vous.

**Le sénateur Atkins:** Je voudrais me contenter de faire un commentaire sur votre réponse selon laquelle le fait qu'une autre compagnie aérienne desserve cette ville ne vous a posé aucun problème. Est-ce dû au fait qu'à votre avis, la concurrence permettra d'élargir le marché?

**M. McCabe:** Nous l'espérons bien. Il s'agit plus, je pense, de la confiance que nous avons dans notre aptitude à lancer un service de première classe qui puisse soutenir la concurrence, quelle qu'elle soit. Quant aux effets d'une telle mesure sur nous, ils sont difficile à évaluer. Nous continuons de desservir tous les marchés où nous avons établi un service. Si un autre transporteur pénétrait sur le marché et s'appropriait une partie du trafic, il est évident que nous évaluerions le niveau de fréquence de ce marché. L'un des avantages de notre service est le fait que nous sommes une compagnie terre-neuvienne. Notre siège social se trouve à St-John's. Près de 150 de nos 400 employés se trouvent à Terre-Neuve. À Stephenville, ici même, nous avons huit employés. Il est clair que tout bénéfice de la

[Text]

benefit accruing, if it was on Air Atlantic, than a carrier that perhaps is not spending similar levels within the region, but we would certainly deal with any competition that would come along.

**The Chairman:** Senator Spivak.

**Senator Spivak:** I just want to ask you about the fish. You said it wasn't really competitive to ship fish to Boston by air?

**Mr. McCabe:** Yes.

**Senator Spivak:** How does most of the fish coming out of this area go to the American market or to the Canadian market? Does it go by air from this part of Newfoundland?

**Mr. McCabe:** I guess all I can say is my impression, not being fully in the fish business, the people that I have had some experience with, I think you will find that a lot of it does go by road.

**Senator Spivak:** It goes by road? What is the time to get fish by road from here to Boston by refrigerated trucks?

**Mr. McCabe:** I really can't answer that. The only thing I can say is that a friend of mine from the produce business a few years back, where we had looked at trying to develop flying produce from Boston, where really a large part of what comes in to Atlantic Canada is purchased, and he was talking to Halifax and was telling me that he basically could get trucks out of Boston in 18 hours.

**Senator Spivak:** It has nothing to do with the kind of service? That is to say, there is nobody who would be flying plane loads of just fish? It is always a combination of cargo and passengers, right?

**Mr. McCabe:** To my knowledge, there are no dedicated fish operations on the go at the moment. There were attempts to do so, there was a Convair 880 that sat in St. John's for the better part of two years on business that was trying to. In fact, I think the company was called Flying Fish and it was just not in a position to develop enough of a volume to make the service work.

As I see it, really, it is very much a cost/price equation; in terms of the price that can be had for the product, it obviously has a bearing on the amount of expense you are willing to absorb for the transportation.

**The Chairman:** The 16,000 pounds of freight per month from Stephenville, does that include baggage?

**Mr. McCabe:** That is straight air freight.

**The Chairman:** What would be the sizes and weights of most of those shipments?

**Mr. McCabe:** Obviously it varies from a pound. We did a small sample of some of the freight shipments over the last couple of weeks, and there were loads carried of 750, 783, 844 pounds. What is being tendered goes basically anywhere up to that 850-odd pounds.

[Traduction]

croissance économique devrait revenir à Air Atlantic, plutôt qu'à un transporteur qui ne dépense peut-être pas autant dans la région, mais nous ferions certainement face à toute concurrence qui se présenterait.

**Le président:** Monsieur le sénateur Spivak, à vous.

**Le sénateur Spivak:** Je voudrais tout simplement vous poser une question concernant le poisson. Vous avez dit qu'il n'était pas réellement concurrentiel d'envoyer du poisson à Boston par avion?

**M. McCabe:** Oui, en effet.

**Le sénateur Spivak:** Mais alors, comment envoie-t-on la plus grosse partie du poisson qui part de cette région vers le marché américain ou canadien? Est-il envoyé de cette partie de Terre-Neuve par avion?

**M. McCabe:** Je pense que tout ce que je peux faire, c'est donner mon impression, puisque je ne suis pas entièrement dans la poissonnerie. Les gens auxquels j'ai un peu affaire vous diront que de grandes quantités de poisson sont envoyées par la route.

**Le sénateur Spivak:** Ah bon, par la route? Combien dure le transport entre cette ville et Boston, par camion réfrigéré?

**M. McCabe:** Je ne peux vraiment pas répondre à cette question. La seule chose que je peux dire, c'est qu'un de mes amis, avec lequel j'ai travaillé dans le commerce des denrées alimentaires, il y a quelques années, a essayé avec moi de faire transporter ces denrées par avion de Boston, où l'on achète une grande partie de ce qui vient des provinces de l'Atlantique; cet ami donc a parlé avec des gens de Halifax et il me disait, alors, que le transport par camion durerait 18 heures depuis Boston.

**Le sénateur Spivak:** Cela n'a rien à voir avec le type de service? En d'autres termes, n'y a-t-il personne qui puisse transporter uniquement des cargaisons de poisson? C'est toujours une combinaison fret et passagers, n'est-ce pas?

**M. McCabe:** À ma connaissance, on ne transporte pas exclusivement du poisson, à l'heure actuelle. Certains ont essayé de le faire, comme par exemple, un Convair 880 qui est resté à St-John's pendant près de deux ans, parce qu'on essayait de transporter le poisson. En réalité, je pense que la compagnie s'appelait «Flying Fish» et ne pouvait pas disposer d'un volume suffisant pour que cela marche.

Selon moi, en fait, la question se pose au niveau du rapport coût/prix. Le prix qu'on peut obtenir pour le produit a sans aucun doute un effet sur ce qu'on est prêt à dépenser pour le transport.

**Le président:** Ces 16 000 livres de fret par mois, au départ de Stephenville, est-ce qu'elles comprennent les bagages?

**M. McCabe:** Non, il s'agit du fret tout seul.

**Le président:** Alors, quels seraient la taille et le poids de la plupart de ces cargaisons?

**M. McCabe:** Leur poids varierait, c'est évident. Nous avons pris un petit échantillon de certaines des expéditions de marchandises au cours des deux dernières semaines; certaines cargaisons contenaient 750, 783 et même 844 livres de marchan-

[Text]

**The Chairman:** To the best of your knowledge, there were no shipments that were incapable of being handled?

**Mr. McCabe:** Have been tendered, have been brought for shipment.

**Senator Marshall:** What does tendered mean in that case?

**Mr. McCabe:** Offered for carriage.

**The Chairman:** Do you have any problems with any types of freight from here?

**Mr. Wellon:** We haven't encountered any major problems in the handling of freight.

**Mr. McCabe:** As a matter of fact, I asked our Supervisor of Customer Service, before coming over here, to have a look at what the status of claims and complaints from this area is, and I was quite surprised to find that we are not working, nor have we received any complaints at head office. Things have been handled locally with Mr. Wellon's staff, for accommodating an oversold flight. Passengers are accommodated as we do anywhere else, or any airline does, but we are not experiencing problems of that nature. Certainly, there is a limiting size on the Dash 8, in terms of the size of the door and the capacity, so there are things that could be offered for flying that we could not put on board the aircraft, but we are not experiencing that now.

**The Chairman:** I suppose it is pretty hard to get to an averaging situation. I know you gave the figures before, but I am still trying to understand them. What is your sold out position versus your average passenger carriage? What is your average?

**Mr. McCabe:** I am just trying to understand that.

**The Chairman:** I am saying that if I can't get on, you say you will do it the way every other carrier does. If I can't get on one of your flights, I wait for the next one?

**Mr. McCabe:** The incidence of oversells is a statistic I haven't got here, and I defer to Mr. Wellon on that. My understanding is that it occurs in Stephenville once every two to three weeks.

**Mr. Wellon:** Not more than that, Mr. Senator.

**The Chairman:** I see. Senator Stollery?

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, I was confused by the conversation with Senator Spivak about fish. I am afraid that we were jumping around a great deal there on what sounded like short runs to me, and so let me just clarify it for myself. When you say that they are getting to the market in Boston or wherever the fish goes to, do I conclude from what you described that on the Dash 8, you don't get any call for it, and partially,

[Traduction]

disés. Les soumissions portent généralement sur des cargaisons qui vont jusqu'à cette limite de 850 livres environ.

**Le président:** À votre connaissance, y a-t-il eu des cargaisons dont on n'a pas pu s'occuper?

**M. McCabe:** On a fait des soumissions pour toutes les cargaisons et elles ont toutes été amenées pour expédition.

**Le sénateur Marshall:** Quel est le sens de «soumission» dans ce cas?

**M. McCabe:** Offert pour transport.

**Le président:** Avez-vous eu des difficultés avec un type quelconque de fret partant d'ici?

**M. Wellon:** Non, nous n'avons pas eu de difficultés majeures dans le transport du fret.

**M. McCabe:** En fait, avant de venir ici, j'ai demandé à notre superviseur du service aux clients de déterminer la situation en matière de réclamations et de plaintes pour cette région; j'ai été très surpris de constater qu'il n'y en a pas et que nous n'avons reçu aucune plainte au siège social. C'est l'équipe de M. Wellon qui s'est occupée de cela au niveau local, dans le cas d'un vol «surréservé». On s'occupe des passagers comme partout ailleurs ou comme le fait toute compagnie aérienne, mais nous n'avons pas de problème de cette nature. Il est certain que les dimensions du Dash 8, plus précisément les dimensions de la porte et la capacité de cet appareil, restreignent la cargaison; et que donc, certaines marchandises qui pourraient être transportées par avion ne pourraient pas l'être par cet avion particulier, mais nous ne nous heurtons pas à ce genre de problèmes pour le moment.

**Le président:** Je suppose qu'il est très difficile d'en arriver à une situation moyenne. Je sais que vous avez cité des chiffres il y a quelques minutes, mais j'essaie encore de les comprendre. Quel est le rapport entre le nombre de vols affichant «complet» et le nombre moyen de passagers que vous transportez? Combien en transportez-vous en moyenne?

**M. McCabe:** Je ne comprends pas vraiment . . .

**Le président:** Ce que je veux dire, c'est que si je ne peux pas poursuivre, vous dites que vous le ferez, tout comme n'importe quel autre transporteur le fait. Si je ne peux pas avoir une place sur l'un de vos vols, cela voudrait dire que je dois attendre le vol suivant?

**M. McCabe:** Je ne dispose pas de l'incidence de surréservations; il faut consulter monsieur Wellon pour cette donnée statistique. Si je comprends bien, ce genre de chose se produit à Stephenville une fois toutes les deux ou trois semaines.

**M. Wellon:** Au maximum, monsieur le sénateur.

**Le président:** Je vois. Monsieur le sénateur Stollery?

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le président, ce qu'a dit le sénateur Spivak concernant le poisson m'a plongé dans la confusion. Je crains que nous ne fassions beaucoup de bruit pour quelque chose qui me semble n'être que secondaire; permettez-moi de clarifier les choses, pour moi-même. Lorsque vous dites qu'on envoie le poisson vers les marchés de Boston ou ailleurs, dois-je en conclure, d'après ce que vous avez dit sur le Dash 8, que vous n'avez aucune soumission pour cet avion et que cela

[Text]

that may be because the fishing hasn't been very good? That I don't know, but maybe that is so.

**Mr. McCabe:** Neither do I.

**Senator Stollery:** Either the fishing isn't any good, so there aren't any fish, or the plane is too small and it has too many stops, because, as you say, you have to go to Saint John, New Brunswick, to fly into the US. In other words, there are all kinds of complications if someone was going to fly fish with you; is that right?

**Mr. McCabe:** Certainly there are a number of complications. The only real incidents we have had involving fish, as I recall, was our service to Goose Bay, where there was an outfit there wishing to ship fish southbound, and no, I am sorry, that was an Eastern Provincial problem. That wasn't Air Atlantic. The basic problem that he was having was an inability to say with certainty that on a given day he was going to need this amount of space, but the same or similar thing would happen with us.

**Senator Stollery:** Generally speaking, so far at any rate, you are not in that business?

**Mr. McCabe:** Certainly not, and in fact, as we mentioned, the freight traffic we are carrying indicates the low volume that we are carrying. There is no question that our primary business is passenger travel.

**Senator Stollery:** And so the fish part isn't relevant?

**Senator Marshall:** There is no fish this year, anyway.

**Senator Stollery:** Well, that I don't know about. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Anybody else? Senator Graham.

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. McCabe, we heard a lot about joint fares today, and in his submission this morning, Mr. Thompson, on behalf of the Town of Stephenville, said that joint fares are essential to be cost effective. We heard Mr. Crichton outline his problems with getting a joint fare arrangement with Air Canada, and from all we have read and heard, it appears that that is the main reason why First Air did not start its operations in and out of Stephenville. Then, in your letter to the Chairman of this Committee, a copy of which we all received, on page 4 when you are talking about joint fares, you say:

They are simply factors which potentially improve traffic on a local service between two points.

And you conclude that section by saying:

Clearly, if a particular route is not viable without joint fares, it would suggest that the proposed route should be altered to ensure potential viability of service between two points standing on their own.

[Traduction]

est dû en partie au fait que la pêche n'a pas été très fructueuse? En ce qui concerne ce dernier point, je ne sais pas, mais c'est peut-être le cas.

**M. McCabe:** Je ne sais pas non plus.

**Le sénateur Stollery:** De deux choses l'une, ou la pêche n'est pas bonne et il n'y a donc aucun poisson à attraper, ou l'avion est trop petit et il faut trop d'escales parce que, comme vous le dites, vous devez passer par Saint-John au Nouveau-Brunswick pour vous rendre par avion aux États-Unis. En d'autres termes, si quelqu'un veut vous faire transporter du poisson, il a toutes sortes de problèmes, n'est-ce pas?

**M. McCabe:** Il y a sans aucun doute un certain nombre de complications. Les seuls problèmes réels qui se soient posés pour le poisson, si je me souviens bien, ont eu trait à notre service à Goose Bay; dans cette ville, il y avait une entreprise qui voulait expédier du poisson vers le sud; non, excusez-moi, le problème concernait en fait Eastern Provincial, pas Air Atlantic. Le problème essentiel était le fait qu'il ne pouvait pas dire clairement que, tel jour précis, il allait avoir besoin de tel espace, mais nous pourrions avoir un problème identique ou du même ordre.

**Le sénateur Stollery:** D'une manière générale, en tout cas jusqu'à présent, vous ne vous en occupez pas?

**M. McCabe:** Certainement pas et, en réalité, le fret que nous transportons indique le faible volume de marchandises qui nous est confié. Il n'y a aucun doute que ce qui nous permet de subsister, c'est le trafic passagers.

**Le sénateur Stollery:** Ainsi donc, le transport de poissons n'a rien à voir?

**Le sénateur Marshall:** Il n'y a pas de poisson cette année, de toute manière.

**Le sénateur Stollery:** Eh bien, cela, je ne le sais pas. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Avez-vous d'autres interventions à faire? Monsieur le sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** Je vous remercie, monsieur le président. M. McCabe, on nous a beaucoup parlé aujourd'hui des tarifs conjoints, et, dans son exposé de ce matin, M. Thompson, au nom de la ville de Stephenville, a dit que la rentabilité repose sur l'existence de tarifs conjoints. Nous avons entendu M. Crichton souligner les problèmes qu'il a eus lorsqu'il a essayé d'établir un tarif conjoint avec Air Canada; d'après tout ce que nous avons entendu et tout ce que nous avons lu, il semble que c'est la raison principale pour laquelle First Air n'a pas commencé à organiser des vols vers Stephenville et à partir de cette agglomération. Ensuite, dans la lettre que vous adressez au président de ce comité, et dont nous avons tous reçu une copie, à la page 4, à propos des tarifs collectifs, vous écrivez:

Ce sont simplement des facteurs qui peuvent améliorer le trafic sur une ligne locale, entre deux points précis.

Et pour conclure cette partie, vous écrivez:

Il est clair que si un itinéraire particulier n'est pas viable sans tarifs conjoints, cela voudra dire qu'on devrait le modifier pour assurer la viabilité du service entre deux points indépendants.

[Text]

Would you care to elaborate on that?

**Mr. McCabe:** Certainly, Senator. The way Air Atlantic looks at the market and looks at the business, you begin by assessing whether there is sufficient local traffic to warrant flying between point A and point B, and I think you generally base your decision principally on being able to achieve a profitable level of activity on that. The joint fares are somewhat dependent on the particular market. It certainly can have a bearing on, shall we say, the extra traffic, the volume that you could accommodate. In the case of Air Atlantic service, by reason of our association with Canadian, there are joint fares available anywhere in the Canadian world, which for Canadian Airlines is 75 destinations. In addition, there is the full network of the Canadian partner carriers, which I believe, at last count, was about another 130 to 135 destinations.

The absence of a joint fare does not, obviously, preclude anyone from travelling on a particular service to a different destination. It is really just a matter of the pricing on it. There are some markets where joint fares and connections are significant, and then there are others where they are not.

**Senator Graham:** Would Air Atlantic be in Stephenville if it didn't have a joint fare agreement with Canadian Airlines International?

**Mr. McCabe:** With Canadian Airlines, I would suggest that the traffic volumes would probably be on an O-D basis, on an originating-destinating, and would be such that we would not be offering the capacity that we have now, but I don't think I could honestly say we wouldn't be in Stephenville, because there is a local market. I will give you an example of the places where the joint fares really aren't a factor: our service to Portland and Bangor, Maine, which is related to an O-D market. It is not connecting elsewhere in the US.

**Senator Graham:** I suppose it would be reasonable and feasible to operate in here if you didn't have any competition, and you wouldn't need a joint fare arrangement.

**Mr. McCabe:** I think these days, in the airline business, it is possible to operate anywhere with the right type of equipment.

**Senator Graham:** And the right fares.

**Mr. McCabe:** Certainly.

**Senator Graham:** In the brief submitted by the Town of Stephenville, they mention, besides joint fares, a couple of other matters which they said were very disturbing. One of them was, and I am quoting from the brief:

Immediately upon announcing their withdrawal, Air Canada appeared to use their best efforts to divert the traffic flow from Stephenville to Deer Lake.

[Traduction]

Vous voulez bien nous donner des explications supplémentaires à ce sujet?

**M. McCabe:** Certainement, monsieur le sénateur. Air Atlantic envisage le marché ainsi que le commerce de la façon suivante: dans un premier temps, elle détermine s'il y a un trafic local suffisant pour justifier des vols entre le point 4A) et le point 4B). Je pense qu'en général, il faut baser surtout votre décision sur la possibilité d'être rentable dans ce cas. Les tarifs conjoints sont tributaires, dans une certaine mesure, du marché dont il s'agit. Cela peut sans aucun doute avoir des répercussions sur ce que nous pourrions appeler le trafic supplémentaire, c'est-à-dire ce que vous pourriez assurer. Dans le cas d'Air Atlantic, étant donné notre association avec Canadian Airlines, il y a des tarifs conjoints avec l'ensemble du Canada, ce qui représente, pour Canadian Airlines, 75 destinations en tout. En outre, il y a l'ensemble du réseau des transporteurs canadiens associés, ce qui, je pense, comprenait, la dernière fois qu'on l'a compté, quelque 130 à 135 destinations supplémentaires.

Bien évidemment, ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de tarifs conjoints qu'une personne ne pourra pas emprunter un service particulier vers une destination différente. En fait, ce qui compte réellement, c'est le prix. Sur certains marchés, les tarifs conjoints et les correspondances sont importants, mais dans d'autres, ce n'est pas le cas.

**Le sénateur Graham:** Air Atlantic desservirait-elle Stephenville si elle n'avait pas un accord de tarifs communs avec les Lignes aériennes Canadien International?

**M. McCabe:** À mon avis, les volumes de trafic seraient alors probablement fonction des points de départ et de destination et ils seraient tels que nous ne pourrions offrir le service que nous avons présentement mais, honnêtement, je ne pourrais pas dire que nous ne serions pas à Stephenville, car il y a bel et bien un marché local. Je puis vous donner un exemple d'endroits où les tarifs communs n'entrent réellement pas en jeu: notre service vers Portland et Bangor (Maine), qui est lié à un marché d'origine et de destination. Il n'y a pas de liaison avec d'autres villes aux États-Unis.

**Le sénateur Graham:** Je suppose que si vous n'aviez pas de concurrence, ce serait raisonnable et faisable pour vous d'offrir le service ici, et que vous n'auriez pas besoin d'un accord de tarifs communs.

**M. McCabe:** Je crois que, de nos jours, il est possible d'exploiter une ligne aérienne n'importe où si l'on a le bon type de matériel.

**Le sénateur Graham:** Et les bons tarifs.

**M. McCabe:** Vous avez raison.

**Le sénateur Graham:** Dans le mémoire soumis par la Ville de Stephenville, on indique, en plus des tarifs communs, quelques autres questions qui semblent provoquer beaucoup d'inquiétude. L'une de ces questions était, et je cite le mémoire:

Immédiatement après avoir annoncé son retrait, Air Canada a semblé faire tous les efforts possibles pour détourner le trafic de Stephenville vers Deer Lake.

[Text]

It goes on to say:

To the best of our information, Air Canada agents were telling potential travellers that the airport was closed down, with the resulting diversion of traffic to their partner, Air Nova.

Obviously, at Deer Lake. As the operating airline into Stephenville, has Air Atlantic had any problems in that respect?

**Mr. McCabe:** I guess the only problem that I could see us having is one of habit; that passengers who are used to travelling on Air Canada into Stephenville may be somewhat confused when they call Air Canada and find out it is over Deer Lake, but certainly, for the Air Atlantic passengers, the Canadian traffic, I can't really say we have experienced a problem of that sort.

**Senator Graham:** Finally, Mr. Chairman, just one last question, because it has been mentioned in terms of TOPS using bigger aircraft, and the withdrawal of jet service by Air Canada from Stephenville; concern has been expressed in some quarters that the airport itself may deteriorate, that runways and other equipment may not be maintained as they ordinarily would be under other circumstances, and at a time when Air Canada was flying jets in here. Do you have any concerns in that respect?

**Mr. McCabe:** Well, we would certainly have concern if the airport is not maintained at a level that can support our service. Currently, we can only fly where the airport is safe to do so, but the decisions or the approach that MOT will be taking to maintaining this airport or any other, there is really nothing that we can do about that.

**Senator Graham:** But you haven't any indications already, so far, in terms that would cause you concern that MOT may cut back?

**Mr. McCabe:** We have certainly received no information or any communication from MOT indicating intentions of doing anything that would affect our service here in Stephenville.

**Senator Graham:** Thank you.

**The Chairman:** Senator Cochrane.

**Senator Cochrane:** Mr. McCabe, you have mentioned that you have a 10,000 pound cargo capacity each day.

**Mr. McCabe:** On average, that is what would be available on the four flights operating in and out of Stephenville on the Halifax sector.

**Senator Cochrane:** Then you mentioned you had 16,000 pounds. You feel that is the amount of cargo space that is needed per month; is that correct?

**Mr. McCabe:** No, that is the average freight traffic that we have carried in Stephenville, from Mr. Wellon's statistics of what freight is put aboard the aircraft.

[Traduction]

Et on ajoute, dans le mémoire:

D'après ce que nous savons, les agents d'Air Canada disaient aux voyageurs éventuels que l'aéroport était fermé, ce qui avait pour résultat de détourner le trafic au profit de son partenaire, Air Nova.

De toute évidence, à Deer Lake. En tant que ligne aérienne en exploitation à Stephenville, est-ce qu'Air Atlantic a eu des problèmes à cet égard?

**M. McCabe:** Le seul problème que je puisse imaginer a rapport aux habitudes des gens. Les passagers qui sont habitués à voyager avec Air Canada pour se rendre à Stephenville seront peut-être un peu mêlés lorsqu'ils appelleront Air Canada et qu'ils apprendront que le vol arrive à Deer Lake. Mais pour les passagers d'Air Atlantic, c'est-à-dire le trafic du Canadien, je ne peux réellement pas dire que nous avons éprouvé un problème de ce genre.

**Le sénateur Graham:** Une dernière question, enfin, monsieur le président. Il est question que Stephenville devienne une escale pour les gros avions transocéaniques, et en même temps Air Canada retire son service d'avions à réaction de Stephenville; certains milieux se sont dits préoccupés du fait que l'aéroport lui-même pourrait se détériorer, que les pistes et le reste du matériel pourraient ne pas être entretenus comme ils le sont normalement dans d'autres circonstances, et comme ils l'étaient lorsqu'Air Canada avait un service d'avions à réaction ici. Avez-vous des inquiétudes à ce sujet?

**M. McCabe:** Eh bien, nous nous inquiéterions certainement si l'aéroport n'était pas entretenu de façon à pouvoir recevoir notre service. Actuellement, nous ne pouvons fournir un service qu'aux endroits où l'aéroport est sécuritaire, mais la décision ou l'approche que prendra le M.D.T. pour ce qui est d'entretenir cet aéroport, ou tout autre, est tout à fait hors des limites de ce que nous pouvons faire.

**Le sénateur Graham:** Mais vous n'avez reçu aucune indication, jusqu'à présent, qui pourrait vous faire craindre que le M.D.T. ait l'intention de faire des coupures?

**M. McCabe:** En effet, nous n'avons reçu aucune information ni aucune indication du M.D.T. qui pourrait nous laisser croire que celui-ci a l'intention de prendre des mesures qui affecteraient notre service ici à Stephenville.

**Le sénateur Graham:** Merci.

**Le président:** Madame le sénateur Cochrane.

**Le sénateur Cochrane:** M. McCabe, vous nous avez dit que vous avez une capacité de chargement de 10 000 livres par jour.

**M. McCabe:** En moyenne, c'est la capacité disponible sur les quatre vols qui assurent la liaison entre Stephenville et le secteur de Halifax.

**Le sénateur Cochrane:** Ensuite vous avez dit que vous aviez une capacité de 16 000 livres. Vous avez l'impression qu'il s'agit là de l'espace de chargement dont vous avez besoin par mois; est-ce exact?

**M. McCabe:** Non, il s'agit du volume moyen de marchandises que nous transportons à Stephenville, d'après les statisti-

[Text]

**Senator Cochrane:** Is that enough?

**Mr. McCabe:** Certainly not; we would love to have much more. In terms of freight being tendered for carriage, no, we would love to have significant increases in freight and passenger travel, but I guess what I am saying is that at the present time, for what is the freight that is being offered, yes, our capacity seems to be adequate.

**Senator Cochrane:** So that is all that you have been offered: about 16,000 pounds per month?

**Mr. McCabe:** That is what it has averaged, yes. There has been some increase over the summer, but that is the average. I guess I dare say that the direction is healthy, but there is still significant capacity to absorb more traffic.

**The Chairman:** Yes, I think Senator Cochrane's question Is that enough? is intended to mean Is it enough to handle the demand?.

**Senator Cochrane:** Yes.

**The Chairman:** Your answer is in the affirmative?

**Mr. McCabe:** The capacity we are having is certainly there. In September, the freight that was put aboard the aircraft during the month of September was 22,000, which, again, the availability we have in the range of 10,000 pounds a day, we have still got several days' worth of, shall we say, empty airplanes.

**Senator Cochrane:** The average amount is 16,000 pounds per month?

**Mr. McCabe:** Yes.

**Senator Cochrane:** And you find that sufficient? That is all that is necessary, because you have this average 16,000 that has been coming to you to ship out, and that your capacity is quite adequate?

**Mr. McCabe:** Certainly to carry what is being shipped, yes.

**The Chairman:** A supplementary here from Senator Petten.

**Senator Petten:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. McCabe, one of the submissions, if I remember well, we had from one of the firms here in Stephenville is that on your Dash 8, you don't have a commodity freight rate. I think you mentioned something about higher rates.

**Mr. McCabe:** Commodity freight rate.

**Senator Petten:** And even though they will pay this higher basic rate, they are still not guaranteed a forwarding space, with no delay, is the way I read it, and if they get that guarantee, they have to pay still higher. If you are paying a fisherman for his lobsters \$2.50 or \$3.00 a pound, and then you have to add another couple of dollars a pound or whatever, I know

[Traduction]

ques de M. Wellon sur les marchandises qui sont chargées à bord des avions.

**Le sénateur Cochrane:** Est-ce suffisant?

**M. McCabe:** Certainement pas; nous aimerions en avoir beaucoup plus. En ce qui concerne les marchandises à transporter pour lesquelles nous faisons des soumissions, non, nous aimerions accroître considérablement notre volume, tout comme nous aimerions accroître le nombre de nos passagers, mais ce que je veux dire c'est qu'à l'heure actuelle, pour le volume de marchandises qu'on nous offre de transporter, oui, notre capacité semble adéquate.

**Le sénateur Cochrane:** Ainsi, c'est tout ce que l'on vous a offert: environ 16 000 livres par mois?

**M. McCabe:** C'est ce que nous avons transporté en moyenne, oui. Il y a eu une certaine augmentation pendant l'été, mais c'est la moyenne. J'oserais dire que les choses prennent une bonne direction, mais notre capacité nous permet d'absorber encore beaucoup plus de trafic.

**Le président:** Oui, je crois que la question du sénateur Cochrane «Est-ce suffisant?» voulait dire «Est-ce suffisant pour faire face à la demande?».

**Le sénateur Cochrane:** Oui.

**Le président:** Votre réponse est-elle affirmative?

**M. McCabe:** La capacité que nous avons est certainement suffisante. En septembre, le fret que nous avons chargé à bord des avions était de 22 000 livres, par rapport à une capacité d'environ 10 000 livres par jour; il nous reste donc, si l'on peut dire, plusieurs «jours» d'espace vide dans les avions.

**Le sénateur Cochrane:** Le volume moyen est de 16 000 livres par mois?

**M. McCabe:** Oui.

**Le sénateur Cochrane:** Et vous trouvez cela suffisant? C'est tout ce qui est nécessaire parce que vous avez ce volume moyen de 16 000 livres de marchandises qu'on vous demande d'expédier, et que votre capacité est donc amplement suffisante?

**M. McCabe:** Sûrement pour transporter ce qui est expédié, oui.

**Le président:** Nous avons une question supplémentaire du sénateur Petten.

**Le sénateur Petten:** Merci, Monsieur le président. M. McCabe, si je me souviens bien, dans l'un des mémoires que nous avons examiné et qui avait été présenté par l'une des firmes installées ici à Stephenville, on disait qu'en ce qui concerne votre Dash 8, vous n'avez pas de tarif marchandises. Je crois que vous avez dit quelque chose à propos de tarifs plus élevés.

**M. McCabe:** Un tarif de transport de marchandises.

**Le sénateur Petten:** Et même s'ils paient ce tarif de base plus élevé, on ne leur garantit toujours pas un espace et un envoi sans retard, d'après ce que j'ai pu lire, et s'ils veulent obtenir cette garantie, il faut qu'ils paient encore plus cher. Si vous déboursez 2,50 \$ ou 3,00 \$ la livre pour des homards que vous achetez à un pêcheur, et que vous devez ajouter à ce mon-

[Text]

that's a ridiculous price, but whatever, the cost is up so much higher now than the Air Canada rate, and you can correct me if I am wrong on this, because I am just going by what I read from the briefs; I am not in business here. Would you maybe elaborate on that for me?

**Mr. McCabe:** The rates or the fares that we offer are consistent with the Canadian Airlines cargo products.

**Senator Petten:** The rate that Air Canada was giving as a commodity rate; how can you tie in with that? Is it because the size of your aircraft is not large enough to handle it, in one airplane, a large amount of freight? Is this why the rate is higher?

**Mr. McCabe:** A simple answer to that question is no. The freight rates that we offer, the tariffs, are equivalent to Canadian Airlines. They break the product down in a number of categories. There are obviously some breaks for different levels of activity, and there is also some pricing for guaranteed volume, and clearly, if a shipper was desirous of ensuring that a certain amount of traffic or freight would travel on a certain flight on a daily basis, shall we say, the carrier would be booking that space and be expecting it to fly, and certainly we can make those arrangements with the current schedule.

**Senator Petten:** Would that, then, give them a lower rate?

**Mr. McCabe:** I don't know if you say a lower rate. There are commodity rates, in fact.

**Mr. Wellon:** We have commodity rates. Prior arrangement has to be made for large shipments.

**Senator Petten:** I guess what I am trying to get at is, these people were happy, satisfied with flying with Air Canada Freight out of here; now all of a sudden they say they are going out of business because they can't get a rate with your airline to continue their business.

**Mr. McCabe:** I guess all I can say to us, and I would be quite happy to meet and discuss with them to try to solve their problems.

**Senator Petten:** I thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Graham.

**Senator Graham:** I hate to remind people that Christmas is coming, but during the lunch break, I was talking with my wife, and she was talking about booking flights for some of our children, and the thought just occurred to me again, and I think the question may be apropos; as you look forward to going back to your summer schedule and increasing the number of flights into Stephenville, perhaps Mr. McCabe or Mr. Wellon, you may be better equipped to answer this question; what are your bookings like for the Christmas season, if you look forward at the present time?

[Traduction]

tant environ 2,00 \$ de plus la livre, je sais que c'est un prix ridicule, mais peu importe, le coût est maintenant beaucoup plus élevé que ce que demanderait Air Canada. Vous pouvez me reprendre si je me trompe, car je ne peux me fier qu'à ce que j'ai lu dans les mémoires, je ne fais pas d'affaires dans ce domaine. Peut-être pourriez-vous me donner plus de précision à ce sujet?

**M. McCabe:** Les tarifs que nous offrons sont conformes aux tarifs établis par les Lignes aériennes Canadien pour le transport de marchandises.

**Le sénateur Petten:** Le tarif marchandises qu'Air Canada offrait; quel est le rapport entre vos tarifs et celui-là? Est-ce parce que vos avions ne sont pas suffisamment grands et que vous ne pouvez, dans un avion, transporter un grand volume de fret? Est-ce pour cela que votre tarif est plus élevé?

**M. McCabe:** La réponse à cette question est simple: c'est non. Les tarifs marchandises que nous offrons sont équivalents à ceux de Canadien. Cette compagnie a établi un certain nombre de catégories pour les marchandises. Évidemment, certains niveaux d'activités bénéficient de tarifs moins élevés, et on fait également des prix pour les volumes garantis. Et, de toute évidence, si un expéditeur désire s'assurer qu'un certain volume de fret sera transporté sur un vol particulier, chaque jour disons, le transporteur réservera cet espace pour que ces marchandises soient envoyées tel que prévu; nous pouvons certainement faire ce genre d'arrangements compte tenu de notre horaire actuel.

**Le sénateur Petten:** Est-ce qu'ils bénéficieraient ainsi d'un tarif plus bas?

**M. McCabe:** Je ne sais pas, lorsque vous parlez de tarif plus bas. En fait, il s'agit de tarifs marchandises.

**M. Wellon:** Nous avons des tarifs marchandises. Pour les gros envois, il faut faire des arrangements au préalable.

**Le sénateur Petten:** Ce que j'essaie de dire, en fait, c'est que les gens étaient contents d'expédier leurs marchandises sur Air Canada à partir d'ici; maintenant, tout à coup, ils disent qu'ils doivent fermer leurs entreprises parce qu'ils ne peuvent obtenir chez vous un tarif qui leur permettrait de poursuivre leurs activités commerciales.

**M. McCabe:** Tout ce que je puis dire, c'est cela. Je serais très heureux de rencontrer ces gens et de discuter avec eux pour essayer de résoudre leurs problèmes.

**Le sénateur Petten:** Je vous remercie beaucoup. Merci, Monsieur le président.

**Le président:** Monsieur le sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** Je suis désolé de vous le rappeler, mais Noël s'en vient. Pendant la pause-repas, j'ai parlé à mon épouse, et elle parlait d'acheter des billets d'avion pour certains de nos enfants. C'est ainsi que cette pensée m'est venue à l'esprit de nouveau, et je crois que la question tombe à point nommé: au moment où vous envisagez de retourner à votre horaire d'été et d'augmenter le nombre de vols vers Stephen-ville, M. McCabe ou M. Wellon, vous êtes peut-être plus à même de répondre à cette question, pouvez-vous me dire com-

[Text]

**Mr. McCabe:** The advance bookings statistics: right at the moment, there have been some computer changes going on at Canadian Airlines, and we have not really gotten a reading for it. In fact, we were discussing just this morning the extra sections that we would be putting in the marketplace over the Christmas period, and some of those flights should be loaded in the computer shortly. One of the problems, when we look at it, we need to co-ordinate with Canadian Airlines to ensure that they will have capacity for us to connect with, but certainly it has been the pattern of running extra sections over the Christmas period, to take care of additional traffic, and we will certainly be doing the same thing this year. We are just basically looking for some idea from Canadian Airlines where their extra flights will be going, so that we can tie our schedules to meet with them.

**Senator Graham:** Do you anticipate, then, that you will be able to adequately handle into Stephenville the passenger and, indeed, the cargo requirements that would be necessary over the holiday period?

**Mr. McCabe:** Yes, I guess Christmas is always a heavy time, and there are always some flights that will be going full, but all I can speak there is experience says we have been able to do so, and I think we will continue to accommodate the load. There may not be 100% choice of going on a particular flight time.

**Senator Graham:** Or where you sit?

**Mr. McCabe:** That is one that you do at the station.

**Senator Graham:** I am only kidding.

**Mr. McCabe:** I think our extra sections will take care of the traffic. Again, nobody runs an airline based on the couple of weeks of Christmas traffic.

**Senator Graham:** I understand. Thank you.

**Mr. Wellon:** We have the capacity to add extra sections, if they are needed. To go back to your original question: the Christmas bookings, there are still plenty of available seats into Stephenville, but what you will find is that these are all full fare seats. Most of our excursion seats, if you will, have been sold, but there is still ample capacity there. You may not get a seat sale seat, but you can get a full sale seat.

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. McCabe. Thank you, Mr. Wellon.

**Mr. Roger Simmons, Member of Parliament.** Thank you. Mr. Simmons, do you have an opening statement you would like to make?

[Traduction]

ment se présentent, à l'heure actuelle, vos réservations pour la saison des Fêtes?

**M. McCabe:** Les chiffres concernant les réservations à l'avance: à l'heure actuelle, chez Canadien, on a introduit certains changements à l'ordinateur, et nous n'avons pas les nouveaux chiffres. En fait, ce matin même, nous discutons des sections supplémentaires que nous allons offrir sur le marché pendant la période des Fêtes, et certains de ces vols devraient être bientôt remplis dans l'ordinateur. Le problème que nous pouvons voir est qu'il faudra assurer une coordination avec Canadien pour veiller à ce qu'ils aient la capacité qui nous permettra d'établir des liaisons, mais notre façon de procéder a certainement été d'offrir des sections supplémentaires pendant la période des Fêtes pour absorber l'achalandage additionnel, et c'est sûrement ce que nous ferons cette année. Essentiellement, nous cherchons seulement à savoir en gros quelles seront les destinations des vols additionnels de Canadien, de façon à ce que nous puissions faire correspondre nos horaires avec les leurs.

**Le sénateur Graham:** Prévoyez-vous alors de pouvoir offrir un service adéquat pour les passagers se rendant à Stephenville et, bien sûr, pour les marchandises à transporter pendant la période des Fêtes?

**M. McCabe:** Oui, le temps des Fêtes est toujours une période très achalandée, et il y aura toujours des vols qui seront remplis à pleine capacité, mais ce que je peux dire c'est que, dans le passé, nous avons pu offrir un service adéquat, et je pense que nous pourrions continuer de répondre à la demande. Les gens n'auront peut-être pas 100 p. 100 de chances d'obtenir une place sur un vol à une heure particulière.

**Le sénateur Graham:** Ou d'avoir le siège qu'ils désirent?

**M. McCabe:** Cela, vous ne pouvez le déterminer qu'à l'aéroport.

**Le sénateur Graham:** Je plaisantais.

**M. McCabe:** Je crois que nos sections supplémentaires nous permettront de faire face à l'achalandage que nous aurons. Encore une fois, personne n'exploite une ligne aérienne en fonction du volume de trafic des deux semaines autour de Noël.

**Le sénateur Graham:** Je comprends. Merci.

**M. Wellon:** Nous pouvons ajouter des sections supplémentaires, si nous en avons besoin. Pour revenir à votre question initiale, au sujet des réservations du temps des Fêtes, il reste encore beaucoup de sièges sur les vols vers Stephenville mais ce qui arrive, c'est que l'on n'a pas de réduction sur ces sièges. La plupart de nos billets tarif excursion, si l'on peut dire, ont été vendus, mais nous avons encore beaucoup de places. Vous n'obtiendrez peut-être pas un siège avec réduction, mais vous pourrez sûrement avoir un siège plein tarif.

**Le sénateur Graham:** Merci, Monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, M. McCabe. Merci également, M. Wellon.

**M. Roger Simmons, député.** Merci. M. Simmons, avez-vous une déclaration à faire au préalable?

[Text]

**Mr. Simmons, Member of Parliament for Burin/St. George district:** Yes, I do, Mr. Chairman. First of all, I would like to welcome you and your distinguished colleagues here to Stephenville. You couldn't have come on a better cause, and I would like to suggest that your presence here is already giving some renewed focus to an issue that we have been dealing with for a number of months, and expect to be dealing with for some time to come, until we get a resolution.

If you will allow me a personal word or two; I am delighted to see, on the panel, Senator Jack Marshall, my predecessor once removed, and of course, another Senator from our immediate area, Senator Ethel Cochrane. I am delighted to see both of these people in particular.

I had no doubt before you came where their loyalties lay in this respect. What encouraged me was, last night, to find that you people were very much of one mind in terms of your determination to get at the root of this matter and I commend you for that.

In the process of finding that out, of course, I found out something else last night, that my absolutely brilliant brief was completely out of date, and I tried, at first, to rework it after talking with you people last night, realizing that you knew everything that was in it, and a lot more. So, with your indulgence, I am going to scrap that absolutely first class job and get to some more immediate things.

I want to take this opportunity to salute the many people who have spearheaded and rallied on this particular issue. It has been a very difficult and continues to be a very difficult issue for all of us in not only Stephenville, but the whole of southwestern Newfoundland, and there had been a magnificent effort here, quite apart from the substance of the issue. I think already you are beginning to get impressed with the single-mindedness there is on this issue in the larger community here. In particular, I listened with interest to Mr. Thompson and Mayor Walsh, and I want to commend them on a first class brief, and maybe, could I ask you to go back and tell one of your friends up there that there is somebody down here who can write a good brief, despite what Don Blenkarn has been saying.

I want to make two or three points, and I have implied that I had some things I want to say to you, but I think all these have essentially been said or you have already surmised them before getting here, through doing what looks like a first class bit of homework, and they have otherwise been covered by other people who have already intervened or appeared during the day.

What I am proposing to do during the next few minutes is just to highlight two or three concerns that I have, and then suggest an option or two for where you might consider going from here, if you are so inclined.

I submit to you that Section 3 (1) of the *National Transportation Act* is as noble, as skilful a writing of a set of public policy objects for air transportation in Canada as you will find. It is absolutely a classic bit of writing. What the drafters failed

[Traduction]

**M. Simmons, député de Burin-St. George:** Oui, Monsieur le président. Avant tout, j'aimerais vous souhaiter la bienvenue à Stephenville, à vous et à vos distingués collègues. Vous ne pourriez vous être déplacés pour une meilleure cause, et j'aimerais vous signaler que votre présence ici a déjà remis en évidence une question dont nous discutons depuis un certain nombre de mois, et dont nous discuterons certainement encore pendant quelque temps, jusqu'à ce que nous l'ayons réglée.

J'aimerais faire un ou deux commentaires personnels. Je suis très heureux de voir ici, comme membre du Comité, le sénateur Jack Marshall, mon prédécesseur, et bien entendu un autre sénateur qui vient de notre région, M<sup>me</sup> Ethel Cochrane. Je suis enchanté de voir ces deux personnes en particulier.

Je n'avais aucun doute, avant que vous n'arriviez, que ces personnes défendraient notre intérêt dans la question qui nous occupe. Ce qui m'a encouragé, hier soir, c'est de constater que vous, les membres du Comité, partagiez dans une très grande mesure la même détermination à aller au fond des choses, et je ne puis que vous en féliciter.

Parmi les autres observations que j'ai faites hier soir, j'ai également découvert que mon brillant mémoire était complètement dépassé, et j'ai d'abord essayé de le retravailler après vous avoir parlé hier soir et m'être rendu compte que vous saviez déjà tout ce qu'il contenait, et encore beaucoup plus. Donc, si vous me le permettez, je vais jeter à la poubelle tout ce beau travail et m'en tenir à des questions plus immédiates.

J'en profite pour saluer les nombreuses personnes qui sont passées à l'attaque et qui se sont ralliées autour de cette question particulière. Il s'agit d'une question qui a été très difficile, et qui continue de l'être, pour nous tous non seulement à Stephenville, mais dans toute la région du sud-ouest de Terre-Neuve, et l'on peut dire, même en faisant abstraction du contenu de la question, que des efforts impressionnants ont été déployés. Je pense que vous avez déjà une idée de la détermination dont l'ensemble de notre communauté fait preuve autour de cette question. En particulier, j'ai écouté avec intérêt M. Thompson et le maire Walsh, et j'aimerais les féliciter pour leur excellent mémoire; j'aimerais vous demander, peut-être, lorsque vous retournerez, de dire à l'un de vos amis là-bas qu'il y a ici quelqu'un qui peut rédiger un bon mémoire, malgré tout ce qu'a dit Don Blenkarn.

J'aimerais établir deux ou trois points, et j'ai laissé entendre que j'avais certaines choses à vous dire, mais je crois que toutes ces choses ont, pour l'essentiel, déjà été dites ou que vous vous en doutiez déjà avant d'arriver ici, grâce à ce qui m'apparaît être une excellente préparation; d'ailleurs, d'autres personnes qui sont intervenues ou ont comparu pendant la journée en ont déjà parlé.

Ce que j'aimerais faire durant les prochaines minutes est simplement de mettre en évidence deux ou trois questions qui me préoccupent, et d'ensuite vous proposer une ou deux solutions au sujet de ce que vous pourriez faire à partir de là, si le cœur vous en dit.

J'aimerais vous faire remarquer que l'article 3(1) de la Loi nationale sur les transports est le plus noble et le plus habile texte où l'on puisse trouver un ensemble d'objectifs liés à l'application d'une politique publique sur le transport aérien au

## [Text]

to do, of course, was to give the Act any brass knuckles, any ability to ensure that those objectives were pursued, and that is the dilemma in which we find ourselves here; that we scurried under Section this and Section that and so on, and under all the Sections, say 3 (1) which is so beautiful, it is almost going to bed poetry. But apart from that, there were no brass knuckles there. There was no ability to achieve what 3 (1) said was the essential situation, and that is the bind we find ourselves in. We found, to our chagrin, that all that was required is notice. What it says in unvarnished terms is Do what you want, boys, as long as you tell us you are going to do it.

I submit to you that Air Canada, when they contemplated this Action, and when they sent their lawyers scurrying through the fine print in the NTA, discovered very quickly that they could drive a truck through it, and then proceeded, of course, to drive the truck through it at top speed, as we saw here last February.

I have a couple of concerns about the results of deregulation. I am with the gentleman who was here this morning, Mr. Thompson, who said in effect that he was not advocating re-regulation. Nor am I. I don't think that the solution is to, as he said, turn back the clock, but I believe that we have had enough of a track record because, as he has submitted, we have had essentially four and a half years with this deregulated atmosphere, notwithstanding the implementation of the Act wasn't until 1987. I think it is instructive to look at what has happened and I want to touch on two or three issues; one is the impact on the airport, on the quality and the type of service that we get here, and before I come to that, I just want to, as a member of the air travelling public, and being a Member of Parliament, I travel as much or more than most people. I make between 50 and 55 trips between Ottawa and Newfoundland in a 52-week period. This is my third trip to the island in eight days, and I am aboard all kinds of aircraft and I see a number of situations that have transpired as a result of deregulation. I say as a result of deregulation; you decide. Example: I told some of you last night that I was on an airplane, I apologize for not knowing the name of it, but some of you may know the name when I tell you what it is like. It is a 14 seater, one seat down the aisle on each side until you get to the back, and the last two seats are together on one side, so you have to get around to the side of the aircraft, and this is an airplane that is in service today on one of those deregulated routes, and this one is going between Montreal and Ottawa, and I happened to be boarding it. I had the last seat, number seven, by the window. I had to go down the aisle and get in around to get to the last seat. When I am standing there, against the wall, before I proceed to get into the seat, somebody outside picked that moment to put some more baggage on board which, of itself, is not such a great decision, except when you realize that where I am standing is where he wants to put the baggage. So he just turned up the side of the aircraft and I was standing, essen-

## [Traduction]

Canada. Il s'agit d'un texte écrit dans la plus pure tradition classique. Mais ce que les rédacteurs ont omis de faire, évidemment, c'est de donner à la Loi «de la poigne», c'est-à-dire de faire en sorte qu'on puisse vérifier si les objectifs sont atteints. C'est le dilemme dans lequel nous nous trouvons. Ainsi, nous avons parcouru la Loi d'un article à l'autre, et nous les avons même tous passés en revue, en nous attardant à l'article 3(1) qui est si bien écrit—c'est presque de la littérature de chevet—mais on n'y a pas trouvé d'éléments qui pourraient nous donner «de la poigne». On n'y trouve pas de moyens de réaliser ce qui, selon l'article 3(1), est la chose essentielle à rechercher, et nous nous retrouvons ainsi les mains liées. À notre grande déception, nous constatons que tout ce qui est requis est un avis. En termes simples, ce que la Loi dit c'est: faites ce que vous voulez, les gars, à condition que vous nous avertissiez que vous allez le faire.

Je vous signale qu'au moment où Air Canada a envisagé cette mesure et demandé à ses avocats de prendre connaissance à toute vapeur des subtilités de la LNT, elle s'est aperçue très vite qu'elle pouvait passer à travers les mailles du filet n'importe quand, et elle a entrepris, bien évidemment, de le faire illico, comme nous l'avons vu ici en février dernier.

J'ai un certain nombre de préoccupations au sujet des résultats de la déréglementation. Je suis avec notre intervenant de ce matin, M. Thompson, lequel a dit en effet, qu'il ne prônait pas le retour à la réglementation. Moi non plus. Je ne crois pas que la solution soit, pour reprendre ses paroles, de revenir en arrière; mais je crois que nous avons suffisamment d'expérience parce que, comme il l'a mentionné, nous vivons dans ce climat de déréglementation depuis essentiellement quatre ans et demi, bien que la *Loi* ne soit entrée en vigueur qu'en 1987. Je pense qu'il est éclairant de regarder ce qui s'est passé, et je veux aborder deux ou trois questions; je veux notamment étudier l'influence de ce changement sur l'aéroport, sur la qualité et le genre de service qu'on y obtient et, avant de passer à ce sujet, je veux simplement indiquer que je fais partie de la clientèle des services aériens et que, à titre de député, je voyage autant, sinon plus, que la majorité des gens. Je me déplace de 50 à 55 fois entre Ottawa et Terre-Neuve au cours d'une période de 52 semaines. J'en suis à mon troisième voyage dans l'île en huit jours, j'emprunte toutes sortes d'avions et j'observe un certain nombre de situations qui sont le fruit de la déréglementation. Je dis qu'elles sont le fruit de la déréglementation; c'est à vous d'en décider. Par exemple, j'ai dit à certains d'entre vous hier soir que j'étais à bord d'un avion, dont je m'excuse de ne pas connaître le nom, mais ma description permettra peut-être à certains d'entre vous de la reconnaître. C'est un avion de 14 places, où il y a un siège de chaque côté de l'allée jusqu'à l'arrière et les deux derniers sièges du même côté, de sorte qu'il faut se faufiler sur le côté de l'appareil, et c'est un appareil qui est en service aujourd'hui sur l'un des trajets visés par la déréglementation, en l'occurrence Montréal-Ottawa. J'étais donc à bord de cet appareil, et j'avais le dernier siège, le numéro sept, près de la fenêtre. J'ai dû descendre l'allée et faire le tour pour me rendre au dernier siège. Alors que je me tenais là, contre le mur, avant de rejoindre ma place, quelqu'un de l'extérieur a choisi ce moment précis pour faire entrer plus de bagages à bord, ce qui, en soi, n'est pas une déci-

[Text]

tially, in mid-air about ten feet off the ground. Now, that is an incident that has happened in the last three weeks to me.

One that happened last Wednesday or Thursday night to me in Halifax; as you know, those Dash 8's can't be boarded through the umbilical cord, so you have to go down and go outside on the ramp. Except when I got down there in the pouring rain, I saw three Dash 8's and nobody to tell me which one to go to. I was already on the last call; I had to make a move. I went to what I thought was the right one, but I had to dodge a baggage cart. I don't mean one cart, I mean several carts in tandem.

**Senator Graham:** Where did you wind up?

**Mr. Simmons:** I eventually wound up in the right aircraft. I didn't have to go to the third one. I checked one, it was the second one, but in the process, I had to dodge a set of baggage cars.

The two points I want to make are, one, I don't get too confident about the co-ordination of those baggage carts with the on-runway passengers. I have seen a number of incidents where snap decisions are being made where a guy is slamming on the brakes to let people go through. I have seen that on, literally, dozens of occasions, and I don't have any confidence at all when there is no staff member there to point me in the right direction.

These are just small examples, but I hope they convey to you the larger concern that I have. I don't want to psych anybody, but I just don't believe that under deregulation, the overall situation in terms of safety is all it is cracked up to be.

Under deregulation, of course, you have the issue of quality of service, and let me give you a parallel example. If I want to buy a Cadillac, I should pay Cadillac prices. If I want to buy a Volkswagen, I should pay Volkswagen prices. I, as the consumer, ought to have a choice. To come to the air industry, if you are running on a particular route only a turbo-prop, obviously I don't have the choice between turbo-prop and jet, and I am not begging that question. My question is, and I want to put it to the airline industry through you, is, why is it I am paying Cadillac prices for the Volkswagen? Why is it that I am paying the same price to ride on the little sausage I just described, in Montreal, where they physically refused me to take my briefcase aboard because there wasn't room? Somebody stood at the bottom of the ramp and relieved every person going aboard of their briefcase and put it in the hold, and we went aboard empty-handed, literally.

There is no service aboard that. There is no stewardess or in-flight service aboard because there is just physically not room. The ceiling is five foot two off the floor, so you go down in a

[Traduction]

sion majeure, sauf que je me tenais à l'endroit précis où il voulait installer ces bagages. Alors, il a levé le côté de l'avion, et je me suis retrouvé au-dessus du vide à quelque dix pieds du sol. Voilà, cet incident est survenu dans les trois dernières semaines.

Il m'est arrivé une autre histoire mercredi ou jeudi soir dernier à Halifax; vous savez sans doute qu'on ne peut monter à bord des Dash 8 par le câble ombilical, de sorte qu'il faut descendre et passer par l'aire de trafic à l'extérieur. Sauf que, lorsque je suis arrivé, il pleuvait à boire debout; j'ai vu trois Dash 8 et personne ne pouvait m'indiquer lequel était le bon. Comme j'en étais déjà au dernier appel, il fallait faire vite. Je me suis dirigé vers celui qui me semblait être le bon, mais j'ai dû esquiver un chariot à bagages. Non pas un chariot, mais plusieurs chariots bout à bout.

**Le sénateur Graham:** Où vous êtes-vous retrouvé?

**M. Simmons:** Je me suis finalement retrouvé dans le bon avion. Je n'ai pas eu à me rendre jusqu'au troisième. J'en ai vérifié un, c'était le deuxième, mais, en cours de route, j'ai dû esquiver une série de chariots à bagages.

J'ai deux points à faire valoir: premièrement, la coordination entre ces chariots à bagages et les passagers qui circulent sur la piste ne m'inspire pas trop confiance. J'ai été témoin d'un certain nombre d'incidents où un type a été amené à décider d'appliquer brusquement les freins pour laisser passer des gens. J'ai vu cela maintes et maintes fois, et je n'ai pas confiance lorsqu'il n'y a aucun membre du personnel pour m'indiquer la bonne direction.

Ce ne sont là que de petits exemples, mais j'espère qu'ils vous permettront de saisir les préoccupations plus vastes qui m'habitent. Je n'ai pas l'intention de psychanalyser qui que ce soit, mais je pense simplement que la situation globale engendrée par la déréglementation ne correspond pas, du point de vue de la sécurité, à ce qu'on en dit.

La question de la déréglementation englobe évidemment celle de la qualité du service, et laissez-moi vous donner un exemple parallèle. Si je veux acheter une Cadillac, je devrais payer le prix d'une Cadillac. Si je veux acheter une Volkswagen, je devrais payer le prix d'une Volkswagen. En tant que consommateur, je devrais avoir le choix. Dans l'industrie aérienne, si l'on exploite uniquement un turbopropulseur pour un trajet particulier, on ne donne de toute évidence pas le choix entre le turbopropulseur et l'avion à réaction, et ma question n'est pas là. La question que je veux poser, et je la pose à l'industrie aérienne par votre intermédiaire, est la suivante: pourquoi dois-je payer le prix d'une Cadillac pour obtenir une Volkswagen? Pourquoi dois-je payer le même prix pour emprunter, à Montréal, le petit boudin que je viens de décrire où l'on m'a expressément interdit d'apporter mon porte-documents parce qu'il n'y avait pas de place? Un employé se tenait au bas de l'aire de trafic, retirait le porte-documents de chacun des passagers et les mettait dans la soute, de sorte que nous montions à bord littéralement les mains vides.

Il n'y a pas de service à bord d'un tel appareil. Il n'y a pas d'agent de bord ou de service en vol parce qu'il n'y a tout simplement pas de place. Le plafond est à cinq pieds deux pouces du plancher, alors il faut se pencher pour rejoindre sa place.

*[Text]*

crouched position to your seat. This is a plane operating between Montreal and Ottawa today, for example.

Now, that is fair ball. If I had a customer who wanted the Volkswagen, if I had a customer who wanted that service, I don't argue that, but what I do argue and what I do ask, as a representative of the public, is why people are being obliged to pay the same price for that service as they are for what is certainly a much more commodious service in other aircraft that I could describe to you.

Mr. Chairman, let's come to the issues at hand. First of all, may I try and demystify this nonsense we are hearing today about cargo. My friend, the Member from Port au Port, is going to be making a presentation tomorrow, and he is going to give you some specific examples as it relates to fish, and it will be a very different reality that Jim Hodder will portray than you have heard thus far.

Let me have a stab at it. First of all, it is economical to fly fish, despite what you have been told, and the proof is that it has been done for a long time. When you talk about flying fish, don't only compare flying the fish from here to Boston, as opposed to taking it by truck from here to Boston. If you really want a good example, ask yourself the differential in time between flying to Los Angeles and trucking to Los Angeles, because that is where one of our markets was when we had Air Canada.

I want to commend Air Atlantic for coming and for equipping themselves well, and I don't mean to otherwise detract from what they have done here today. I admire very much the fact that they have come here today, and I expect them to say what they have said insofar as cargo is concerned, but one of the reasons they don't get the complaints is, why would you call up when you already know the answer? If you are the fish seller, why call up and ask this dumb question; i.e., can you get something ten feet long into a space two feet long? because the answer is no before you call.

My advice to the Senators: we are glad to have you. Don't get sick while you are here, because they can't get a stretcher aboard the Dash 8, and don't get stiffed while you are here, because they have a job getting a coffin aboard unless they throw everything else out, and if you want the example in detail, I can tell you, because it happened in Halifax, trying to get a body into here about three or four weeks ago.

When we hear all these bits of information about volume, there is another question that needs to be asked; what is the configuration of the space down there? What is the configuration of the space and it is all very well to add up numbers and say in total, 10,000 a day, but if you have got an item of a particular configuration or of a particular weight, you can't get it on any one of the flights, and I think that makes sense to you.

*[Traduction]*

Un avion de ce genre relie Montréal et Ottawa aujourd'hui, par exemple.

Ce n'est que justice. Si j'avais un client qui voulait une Volkswagen, si j'avais un client qui voulait ce service, je ne conteste pas cela; mais ce que je conteste et ce que je demande, en tant que représentant du public, s'énonce ainsi: pourquoi les gens doivent-ils déboursier autant pour ce service que pour le transport dans d'autres avions beaucoup plus spacieux que je pourrais vous décrire?

Monsieur le président, passons aux questions qui nous préoccupent. Tout d'abord, j'aimerais tenter de démystifier les inepties que l'on entend de nos jours au sujet de la capacité de fret. Mon ami, le député de Port au Port, fera un exposé demain et vous donnera des exemples précis liés à la pêche; le tableau que vous brossera Jim Hodder sera très différent de ce que vous avez entendu jusqu'ici.

Je vais tenter de m'attaquer à la question. Tout d'abord, en dépit de ce qui vous a été dit, il est économique de transporter du poisson par avion, et j'en veux pour preuve qu'on le fait depuis longtemps. Lorsque l'on parle d'expédier du poisson par avion, il ne faut pas seulement comparer le transport par avion et le transport par camion d'ici à Boston. Si l'on veut vraiment un bon exemple, il faut s'interroger sur la différence entre la durée du trajet par avion et celle du trajet par camion jusqu'à Los Angeles, puisque c'était là un de nos marchés lorsque nous avions Air Canada.

Je veux féliciter la société Air Atlantic Ltd. d'être venue et de s'être bien équipée, et je ne veux pas déprécier ce qu'elle a fait ici aujourd'hui. J'admire grandement ses représentants de s'être rendus ici aujourd'hui, et ce qu'ils ont dit jusqu'à maintenant sur la capacité de fret ne m'a pas surpris; il n'en reste pas moins que s'ils ne reçoivent pas de plaintes, c'est, entre autres choses, parce qu'il n'y a pas lieu de téléphoner quand on connaît déjà la réponse à sa question. Si l'on vend du poisson, pourquoi téléphonerait-on pour poser une question aussi stupide que celle-ci: pouvez-vous faire entrer un objet de dix pieds dans un espace de deux pieds? On ne la posera pas parce qu'on sait que la réponse est négative avant même d'appeler.

Messieurs les sénateurs, j'ai un conseil pour vous: nous sommes heureux de votre présence parmi nous. Ne soyez pas malades pendant votre séjour ici, parce que l'on ne peut mettre une civière à bord d'un Dash 8, et ne vous avisez pas de tomber raide morts pendant que vous êtes ici, parce que l'on ne peut faire entrer un cercueil dans l'appareil à moins de le vider de tout son contenu; si vous voulez que je vous donne un exemple détaillé de ce genre de situation, je peux le faire parce qu'elle s'est produite à Halifax, où l'on a tenté d'envoyer une dépouille ici il y a trois ou quatre semaines.

Tous ces éléments d'information sur le volume nous amènent nécessairement à nous poser une autre question: quelle est la capacité de fret là-bas? Quelle est la capacité de fret, et c'est très bien d'additionner des chiffres et d'aboutir à un total de, par exemple, 10 000 livres par jour, mais si l'on a un article d'une forme ou d'un poids particulier, on ne peut le transporter à bord d'aucun vol. Je pense que cet exemple vous permet de comprendre la situation.

## [Text]

I heard my good friend, the former Premier from Nova Scotia, Senator Hicks, say that he has no quarrel with Air Canada. Well, sir, you must be the only person in Stephenville today who doesn't, because I do. I have a very big quarrel, Mr. Chairman, with Air Canada.

Air Canada could have avoided all this, if they had any concern, just for basic public relations, even if they had no concern for the lives involved and the individuals involved. They could have handled this very, very differently. I heard the gentleman from Air Canada talk about how he had volunteered to come. I guess he did. If I were him, I would have volunteered to come, too. If I were representing a company that had so arrogantly bungled a situation last February, I would volunteer to come, too, and try and salvage something of a very tarnished public image. There is a lot of anger here about that, Mr. Chairman, and it would be easy for me to trade on it, but I would hope that Air Canada, now a privatized company, but until recently a public Crown Corporation, I would hope Air Canada, if it learns nothing else from this incident, will learn that there are a few rules to basic decency, and one of them is, you shouldn't, in the process of delivering bad news to people, also kick them in the teeth just to get satisfaction for yourself. There is a lot of anger on that issue and I will try and not get into it.

Could I just take a minute to put a map on the wall to make another point to you?

Some of you are not very near the map, but you recognize the island. We are over here, Stephenville. Deer Lake is up here. Of course, there is a commercially scheduled airport in St. Anthony, up here, and the people who did this map have come up with some divisions, as they call them, or catchment areas. I will leave out the St. Anthony one, because there is an airport up there, although some of the traffic could be expected to come down, and you may want to come back to that.

These are the figures I want to address your attention to: this division here, which has 46,000 people, but that includes Corner Brook, so I am going to do it without Corner Brook. This catchment area here, without Corner Brook, has 22,900 or 23,000 people. 23,000 in that catchment area there, without Corner Brook. This one here, without Corner Brook, has 40,000 people. For 40,000 people who live west of Corner Brook, it is another 127 kilometers more to go to Deer Lake than to go to Stephenville.

I put it to you, as a member of the travelling public, any of those 40,000: if you were one of them, what would you do, all things being equal? There are 40,000 people there who are, all things being equal, a captive market for the Stephenville Airport, simply because it is 127 kilometers nearer than Deer Lake.

That 40,000 compares to 23,000 down here, and smack in the middle is a place called Corner Brook with 23,000, and I say smack in the middle. The distances are slightly less between Corner Brook and Deer Lake, but because you go through a built up area for almost all the distance between

## [Traduction]

J'ai entendu mon bon ami le sénateur Hicks, ex-premier ministre de la Nouvelle-Écosse, dire qu'il n'avait rien à reprocher à Air Canada. Eh bien, monsieur, vous devez être la seule personne de Stephenville aujourd'hui qui est dans ce cas, parce que moi je suis en brouille avec Air Canada. Monsieur le président, j'ai énormément de reproches à faire à cette société.

Même si les vies et les personnes touchées lui importaient peu, Air Canada aurait pu éviter tout cela par simple souci des relations publiques de base. Elle aurait pu agir d'une toute autre manière. J'ai entendu le représentant d'Air Canada dire qu'il s'était porté volontaire pour témoigner ici. Ma foi, je le crois! À sa place, j'aurais fait de même. Si j'avais représenté une société qui avait gâché une situation avec tant d'arrogance en février dernier, je me serais porté volontaire moi aussi pour tenter de sauver des bribes d'une image publique très ternie. Cette situation soulève énormément de colère ici, monsieur le président, et il me serait facile d'en tirer profit, mais j'espère que si Air Canada, qui est privatisée maintenant mais qui était jusqu'à récemment une société de la Couronne, doit retenir quoi que ce soit de l'incident, ce sera que la décence fondamentale obéit à quelques règles, dont celle qui veut que si l'on communique de mauvaises nouvelles aux gens, il ne faut pas en plus les assommer simplement pour sa satisfaction personnelle. Cette question soulève énormément de colère, et je m'efforcerais de ne pas en parler.

Puis-je prendre un moment pour installer une carte au mur et vous exposer un autre point?

Certains d'entre vous ne sont pas très près de la carte, mais vous reconnaissez l'île. Nous sommes ici, à Stephenville. Deer Lake est plus haut ici. Bien sûr, un aéroport commercial est prévu à St. Anthony, en haut ici, et les auteurs de cette carte ont établi ce qu'ils appellent des divisions ou des bassins. Je laisserai de côté celui de St. Anthony, parce qu'il y a un aéroport là-bas, bien que l'on puisse s'attendre à ce qu'une partie de la circulation descende, et vous voudrez peut-être revenir à cette question.

Voilà les chiffres que je veux porter à votre attention: cette division, qui compte 46 000 personnes, englobe Corner Brook, alors je vais retirer Corner Brook. Ce bassin-ci, sans Corner Brook, compte 22 900 ou 23 000 personnes. Il y a 23 000 personnes dans ce bassin-ci, sans Corner Brook. Celui-là, sans Corner Brook, compte 40 000 personnes. Les 40 000 personnes qui vivent à l'ouest de Corner Brook doivent parcourir 127 kilomètres de plus pour se rendre à Deer Lake que pour se rendre à Stephenville.

Je vous sou mets la question, en tant que membre du public qui voyage et de cette population de 40 000 personnes: si vous en faisiez partie, que feriez-vous, toutes choses étant égales par ailleurs? Il y a 40 000 personnes ici qui constituent, toutes choses étant égales par ailleurs, un marché captif pour l'aéroport de Stephenville simplement parce qu'il est à 127 kilomètres de moins que celui de Deer Lake.

Il y a ici une population de 40 000 personnes comparative- ment à une autre de 23 000 personnes en bas ici et, coincé dans le milieu, un endroit appelé Corner Brook qui compte 23 000 habitants, et je dis bien coincé dans le milieu. La distance est légèrement inférieure entre Corner Brook et Deer Lake, mais

## [Text]

Corner Brook to Deer Lake Airport, the travel time is effectively the same. Some say about five to seven minutes shorter to go to Deer Lake from Corner Brook, depending on what part of Corner Brook you live in.

You are talking apples and apples, when you are talking about the two airports as a matter of convenience and access to the people who live in Corner Brook. So it isn't fair to talk about Corner Brook as being exclusively in one catchment area or the other. It overlaps. One way to tackle the issue, then, is to just leave it out for the moment, and to look at the catchment area otherwise. 40,000 versus 23,000.

This brings up an interesting question, and the answer to the question has its genesis about eight years ago, and I will come back to that in a moment.

This is the real question I put to the President and others in Montreal in our most recent meeting a couple of weeks ago: why is Air Canada effectively abandoning a market of 40,000 people? because that is what it is doing. It is abandoning it to its competitor, Air Atlantic out of Stephenville, the only airline providing a service for those people, except those who might elect to go to Deer Lake. Why are they abandoning that market? and I submit to you that it was part of a calculated effort, and I have heard people saying they wouldn't accuse people of collusion or that kind of thing, and I understand the legal implications, but I think it is time for us to build a cap on this one. We are dancing all around it, and we are all being very tidy and respectful to each other, and I don't intend to be otherwise, except I believe it is time to build a cap, and I submit to you that Air Canada took what they hoped would be a short term gamble. They are, in the short term, abandoning much of that market, but I submit to you there is a squeeze play going on.

Air Canada, quite apart from Stephenville or Deer Lake, had a plan to get out of places like Sept Isles and Sydney and Windsor, Ontario and those little places. You are all familiar with that. I submit to you, and I believe this needs to be challenged or agreed with, because I think it is at the root of what you are trying to understand in terms of this situation. I submit to you that Air Canada and Air Nova contrived to route everything, passengers and freight, through Deer Lake. I think that part is fairly clear, and I think in the process, they contrived to, de facto, wipe Stephenville off the map as a commercial airport.

In my mind, there is absolutely no doubt about that. I heard Mr. Randell here this morning. First of all, I heard him on the radio some time ago saying he had no objections, but I heard him this morning, in a very candid moment, telling us that, of course, if First Air came into Stephenville, it would impact adversely on his operation in Deer Lake. If I were one of his shareholders, not that I agree with what they are doing, but if I were one of his shareholders with their objective, I would be

## [Traduction]

comme on passe par un secteur tout construit pendant presque toute la distance qui sépare ces deux villes, le temps de déplacement est, en fait, le même. Certains disent qu'il faut environ cinq à sept minutes de moins pour se rendre de Corner Brook à Deer Lake, selon la partie de Corner Brook où l'on demeure.

Pour les gens qui vivent à Corner Brook, les deux aéroports présentent exactement le même profil pour ce qui de la commodité et de l'accessibilité. Alors, il n'est pas exact de dire que Corner Brook appartient exclusivement à un bassin ou à un autre. Cette ville chevauche les deux bassins. L'une des façons d'aborder la question consiste donc à la laisser de côté pour le moment et à examiner le bassin sous un autre angle: 40 000 personnes par rapport à 23 000.

Cela soulève une question intéressante, et l'origine de cette question remonte à environ huit ans, comme j'entends le montrer dans un instant.

Voilà la véritable question que j'ai posée au président et aux autres membres lors de notre plus récente réunion tenue à Montréal, il y a une couple de semaines: Pourquoi Air Canada abandonne-t-elle effectivement un marché de 40 000 personnes? Parce que c'est bel et bien ce qu'elle fait. Elle abandonne ce marché à son compétiteur, Air Atlantic, le seul transporteur aérien qui dessert les habitants de Stephenville, mis à part ceux qui pourraient vouloir se rendre à Deer Lake. Pourquoi le fait-elle? Je prétends que cette décision s'inscrit dans le cadre d'une stratégie mûrement planifiée. J'ai entendu des gens dire qu'ils n'oseraient pas porter des accusations de complicité ou de ce genre de chose—je comprends les risques, sur le plan légal, de porter de telles accusations—mais je crois que le temps est venu pour nous de dénoncer cette situation. Nous n'osons pas aborder le problème de front, et nous sommes tous très corrects et respectueux les uns à l'égard des autres, et je ne pense pas qu'il faille agir autrement, mais je crois qu'il est temps de regarder la situation telle qu'elle est. Je prétends qu'Air Canada a pris ce qu'elle espérait être un risque à court terme. Air Canada abandonne à court terme une bonne part du marché, mais selon moi, il s'agit en fait d'un complot.

Air Canada, outre le cas de Stephenville ou de Deer Lake, avait l'intention d'interrompre ses services avec des petites villes comme Sept-Îles ou encore Sydney et Windsor, en Ontario, et d'autres petites villes. Ce n'est un secret pour personne. J'aimerais que l'on en arrive à confirmer ou infirmer ce que je vais dire parce que je crois qu'il s'agit de ce qui est à l'origine du problème qui a été soumis à votre attention. Je prétends qu'Air Canada et Air Nova se sont entendus pour que tout transite par Deer Lake, tant les passagers que le fret. Je pense que cette partie du scénario est assez claire, et je crois que les deux compagnies ont par le fait même convenu de faire disparaître l'aéroport commercial de Stephenville de la carte.

À mon avis, il ne peut y avoir aucun doute là-dessus. J'ai entendu M. Randell ce matin. Premièrement, je l'ai entendu il y a déjà un certain temps dire à la radio qu'il n'avait aucune objection, mais je l'ai entendu ce matin, dans un moment de grande sincérité, nous affirmer que la venue de First Air à Stephenville risquait évidemment de nuire aux opérations d'Air Canada à Deer Lake. Si j'étais actionnaire, et ce n'est pas que je suis d'accord avec ce qu'Air Canada fait, mais si j'étais

## [Text]

asking him why he didn't intervene. If he saw that there was something that was going to adversely impact on his situation, it makes you wonder why there wasn't an intervention. I submit to you that the game plan has been a squeeze play all along, that the bottom line here is, to take the words of my old friend John Crosbie, to endure some short term pain for long term gain. If necessary, abandon part of that 40,000 catchment area in the hope that, down the road, the real objective would be achieved; that is to say, one airport at Deer Lake.

I want to come now, for a moment, to the question of the duopoly, the monopoly situation.

The question was raised this morning as to whether the Chamber of Commerce had placed a formal complaint. The short answer to that question is no, not as a formal complaint. Mr. Hunter and others of us have alerted the Competition Bureau, but has a formal complaint been lodged? No, not as such. Is the Competition Bureau looking into it? You bet your socks they are; they should be. They should be, and the fact there has been no formal complaint is just a bit of semantics, because there really should be a formal complaint, and I assure you there will be one in time.

Here is why: I was with Mr. Jeannot, including Mr. Casey and others in Montreal two or three weeks ago when they talked by telephone to Mr. Wells, the Premier, and I heard the President of Air Canada say then, without equivocation, in the presence of eight or ten witnesses, including many in this room, including the Mayor, the Town Manager, Mr. McNeil, Mr. Aylward, the MHA, Mr. Renouf, the President of the Chamber of Commerce, and others of us. I heard Mr. Jeannot say that his agreement with Air Nova was an exclusive agreement, and I believe it is just another indication of how there was a plan to carve up the territory, to put not too fine a point on it, and I submit to you it is anti-competitive, and I submit to you that there, there will be the solution. The solution to that issue will be the solution to Stephenville's problem, I assure you, and I will come back to that in a moment.

I started to say to you there was another way. Yes, Air Canada bungled last February, and all of us make our blunders and mistakes. They very quickly realized they had blundered, and the blunder itself was not the real sin. The real sin was that they kept compounding the blunder in the most arrogant fashion, even after we had made pleas to them, written letters to them, visited them. They persisted that they were right all the time. What was the other way? The other way was for them to say, as the Chairman of the Board says in writing to Mr. Aylward, I believe, the other way was for them to say Look, we recognize that we pulled out of Stephenville for our reasons, that we didn't make too many people happy down there . . . , that is essentially what they are saying . . . and therefore, we owe Stephenville one. This was their opportunity to make it up to Stephenville, but they persisted, and they dug the hole deeper. I wish I had a film of that Montreal meeting, because at one time, they were telling us that it was all about eight passengers a day and that kind of nonsense, at which point I asked, If it is only eight passengers a day, what is the

## [Traduction]

actionnaire et que je partageais l'objectif de la compagnie, je lui demanderais pourquoi il n'est pas intervenu. S'il s'est aperçu de quelque risque que ce soit, pourquoi n'est-il pas intervenu? On peut se le demander. Je prétends que la compagnie a toujours su où elle s'en allait dans cette affaire et que, pour reprendre les mots de mon vieil ami John Crosbie, elle a accepté certains désagréments temporaires pour des gains à long terme ou, en d'autres mots, abandonner si nécessaire une partie du bassin de quelque 40 000 habitants dans l'espoir d'atteindre éventuellement son véritable objectif, à savoir, un aéroport à Deer Lake.

Je veux maintenant vous parler brièvement de la situation de duopole et de monopole.

La question de savoir si la Chambre de commerce a fait une plainte officielle a été soulevée ce matin. La réponse est simple. Elle ne l'a pas fait. M. Hunter et certains d'entre nous ont alerté le *Competition Bureau*, mais une plainte formelle a-t-elle été déposée? Non, pas comme telle. Est-ce que le *Competition Bureau* se penche sur la question? Vous pouvez être sûr que si. Il le devrait. Le fait qu'aucune plainte formelle n'ait été adressée relève de la pure sémantique, parce qu'une telle plainte aurait en fait dû être déposée. Et je vous assure qu'une telle plainte sera déposée.

Voici pourquoi: J'étais avec M. Jeannot, M. Casey et d'autres personnes à Montréal il y a deux à trois semaines lorsqu'ils se sont entretenus au téléphone avec M. Wells, le premier ministre, et j'ai entendu le président d'Air Canada affirmer sans équivoque, en présence de huit ou dix témoins dont plusieurs sont présents dans cette chambre aujourd'hui, dont le maire, l'administrateur de la ville, M. McNeil, M. Aylward, la MHA, M. Renouf, président de la Chambre de commerce et certaines autres personnes parmi nous, que l'accord conclu avec Air Nova était une entente exclusive. Au risque de me répéter, cela montre bien l'existence d'un plan visant à morceler le territoire; je considère qu'il s'agit d'une attitude monopolisatrice et que c'est là que réside la solution à notre problème. Je puis vous assurer que la réponse à cette question nous permettra de résoudre le problème de Stephenville, et j'ai l'intention de revenir sur ce point dans un moment.

J'avais commencé à vous dire qu'Air Canada aurait pu agir autrement. Oui, Air Canada a agi maladroitement en février dernier, comme cela nous arrive à tous de temps en temps. Elle s'est aperçu très rapidement qu'elle avait gaffé, mais l'impair commis ne constituait pas le vrai problème. La véritable faute d'Air Canada, c'est d'avoir nié l'existence de cet impair de façon très arrogante, même après que nous lui avons fait part de nos doléances, que nous lui avons écrit et que nous avons rencontré certains de ses dirigeants. Elle a continué de prétendre qu'elle était dans son plein droit durant tout ce temps. Aurait-elle pu agir autrement? Comme le président du Conseil le mentionnait dans la lettre qu'il adressait à M. Aylward, je crois qu'elle aurait pu admettre que le fait d'interrompre ses services avec Stephenville pour des raisons qui lui appartenaient ne réjouissait pas grand monde là-bas . . . c'est essentiellement ce qu'elle dit . . . et qu'elle devait chercher à compenser les habitants de Stephenville. Au lieu de cela, elle a continué de prétendre qu'elle était pleinement justifiée d'agir ainsi et elle n'a fait qu'aggraver la situation. J'aimerais pouvoir vous

*[Text]*

big fuss about? I would hope, and it is not too late yet, that Air Canada would see fit to change its mind. If it doesn't, if they insist on using fire on this one, there are those of us who believe that the best way to fight fire is with fire, and I tell you, sir, that already I have been having some one on one conversations with individuals and with companies that are involved heavily in air travel, and I have commitments that I have quantified in terms of dollar value from people and companies that are prepared to refuse to fly Air Canada, if that is what it takes to get the message across to them.

There is a sense of fairness in the Newfoundlander, and they just don't like what is happening here; that a large company is using a strong arm tactic, and a community like Stephenville and this whole area is the victim, as a result.

Mr. Chairman, back to this issue of duopoly and monopoly. I happen to think, and it has been said by others here, that it is just wrong, sir. It is wrong, and I submit to you that the framers of deregulation never intended for one second that it would come to the point where you would have an airline like Air Canada not only electing not to go into an airport, but effectively deciding who would go in there, or whether anybody would go in there. There is something basically wrong with that in terms of our free enterprise system, and I think it has got to be addressed. Let's extrapolate. Not too long ago, Wardair was bought out by PWA. What is there to say that one of these fine days Air Canada won't buy CP, or CP won't buy Air Canada, and then your duopoly becomes a monopoly, because in the present situation, after the finding of the Tribunal on Wardair, it is only a matter of time before these two could conceivably become one.

Mr. Chairman, what then was First Air's sin? if they went through all the motions and, I submit, they went through them all. Not only did they get the licence, not only did they go out and paint their colours in the airport and hire a Manager, and these are people who are not green. They have been around. They don't do that without having some reason to believe that they were on solid ground, and the solid ground they were on is they had an undertaking from Air Canada, a rug that was later whipped out from under them. You know what I think First Air's real sin is, and I never said this to John Crichton, although he and I have had many discussions, their sin was that they didn't conform to the hub and spoke pattern. I heard somebody here brag this morning about how flights are going through Halifax. I wonder why? Of course everything is going through Halifax. You can't get from here to there without going through Halifax under the new system and First Air's sin was they introduced something that was not the norm,

*[Traduction]*

montrer un film de la réunion de Montréal, parce qu'à un moment donné, vous verriez les dirigeants de la compagnie nous dire, entre autres absurdités, qu'ils ne comprenaient pas pourquoi le fait de priver de services seulement huit passagers par jour pouvait créer un tel émoi; j'ai alors posé la question suivante: s'il ne s'agit vraiment que de huit passagers par jour, pourquoi un tel émoi? J'ose espérer, et il n'est pas encore trop tard, qu'Air Canada reviendra sur sa position. Dans le cas contraire et si elle continue de faire preuve d'intransigeance dans ce dossier, elle devra affronter certains d'entre nous qui croient fermement au principe «d'oeil pour oeil, dent pour dent». Monsieur le président, j'ai déjà eu un certain nombre de conversations privées avec des gens et des représentants de sociétés qui font fréquemment affaire avec des transporteurs aériens, et nombre d'entre eux se disent prêts à refuser de faire affaire avec Air Canada si c'est la seule façon de l'amener à écouter leur message. L'entêtement d'Air Canada pourrait lui coûter cher.

Les habitants de Terre-Neuve ont un sens inné de la justice, et ils n'aiment guère ce qui se passe ici: une compagnie qui utilise des tactiques de fiers-à-bras et qui prend en otage Stephenville et toute cette région.

Monsieur le président, je reviens maintenant sur la question de duopole et de monopole. Comme bien d'autres avant moi, je pense que la situation est injuste. Elle est injuste, mais je suis sûr que les gens qui ont proposé la déréglementation n'ont jamais pensé ne serait-ce qu'un instant que la situation pourrait se détériorer au point de voir une compagnie aérienne comme Air Canada décider non seulement d'interrompre ses services avec un aéroport, mais aussi de choisir, selon son bon vouloir, la compagnie qui prendrait sa place. Il s'agit là d'un aspect fondamentalement injuste de notre système de libre entreprise, et je pense que le problème doit être examiné. Examinons un instant l'hypothèse suivante. Il n'y a pas si longtemps, Wardair a été achetée par Pacific Western Airlines. Comment être certains qu'Air Canada n'achètera pas CP un jour, où que CP n'achètera pas Air Canada? Ce serait la fin d'une situation de duopole et le début d'un monopole. Après la décision de la Cour concernant Wardair, il est facile de se dire que ce n'est plus qu'une question de temps avant que les deux grandes compagnies fusionnent.

Monsieur le président, quelle a été la faute de First Air? Cette société a satisfait à toutes les exigences, je dis bien à toutes les exigences, qu'il s'agisse d'obtenir un permis, d'afficher ses couleurs dans l'aéroport et d'engager un administrateur. Les employés qu'elle a embauchés sont loin d'être des recrues. Ils ne sont pas nés de la dernière pluie. Ils n'auraient pas accompli tout cela sans avoir de bonnes raisons de croire qu'ils avaient des bases solides, à savoir une entente conclue avec Air Canada. Or, voilà qu'Air Canada refuse de respecter les termes de cette entente. La seule faute de First Air, selon moi, a été de ne pas se conformer au système «moyen-rayons de roue». J'ai entendu quelqu'un ce matin se vanter de ce que les vols doivent passer par Halifax. Je me demande pourquoi. En vertu de ce nouveau système, il est impossible de relier deux points sans passer automatiquement par Halifax. La faute de First Air a été de proposer un système qui s'écartait de la norme et qui était contraire au système qu'on tentait d'appliquer. En

## [Text]

given the format that was trying to be enforced. They were actually proposing flying people directly into central Canada, and the whole format now is to haul them all on turbo-props, with or without their luggage, into Halifax and then put them aboard jets for the rest of the distance.

Mr. Chairman, in conclusion, I thank you for your indulgence. It is not an issue that I can talk about very dispassionately. Where do we go from here? First of all, I think the *National Transportation Act* is quite inadequate, even for the stated purposes; the purposes that are stated in Section 3 (1) and the purposes that were stated by the advocates and the politicians, including Mr. Crosbie at the time the new regime was espoused, and that has to be corrected, but as Mr. Thompson so well said this morning, it will be the middle of the next decade, so it won't really address our problem here, but for the sake of others down the road and other places in this country, I would make a plea that you consider scrutinizing the Act with a view to making recommendations to build in there some process of redress for people in situations similar to ours, in the less populated parts of the country; some redress, some monitoring, some supervisory mechanism that would foster the objectives that are laid down in Section 3 (1). That mechanism is missing at the moment.

I submit to you that there is still need for a continuing public policy role in air transportation, and I think it is fortunate that we have this opportunity to scrutinize the NTA for the first time, because we are beginning to realize now that it is not doing the things it is supposed to do, and one of the things it is not doing at all, of course, is providing for that public policy role in air transportation. It does it in words, but I have made that point already.

Mr. Chairman, central to the solution to our problem here, and I was encouraged from almost the opening note this morning, that members of your Committee very quickly got to the issue of joint fare arrangements, rather than trying to overly-analyze the Air Canada situation in terms of the pullout, because that is history. History that left a bit of bad taste and so on, but let me get off that and on to the issue of joint fare arrangements.

The solution to our immediate problem is the joint fare arrangement, and I would hope that Air Canada would relent; that would be the easy solution. A solution that would give them access to that market that they have completely abandoned and if, as they told us in Montreal, we are only talking eight or ten passengers, well, what is the big deal about in the first place? Of course, we know the reality and we know they are talking an awful lot more than that.

The solution is for Air Canada to do something. If they are not prepared to do something, I told you what we are prepared to do in terms of telling the public how we have been treated and are being treated by Air Canada, and that I intend to do and lead, if necessary.

What can you do? Well, sir, I would submit that you have to look at the joint fare arrangement mechanism as a mechanism

## [Traduction]

fait, First Air a proposé des vols directs vers le centre du pays, tandis qu'en vertu du système actuel, on cherche à amener tous les passagers par turbopropulseurs jusqu'à Halifax, avec ou sans leur bagage, pour ensuite les transférer sur des avions à réaction pour le reste du trajet.

En conclusion, monsieur le président, je veux d'abord vous remercier de votre patience. Vous comprendrez qu'il m'est très difficile de rester calme quand je parle de cette question. Que pouvons-nous faire maintenant? Premièrement, je crois que la Loi nationale sur les transports dessert mal les fins convenues à l'article 3 et celles convenues par les défenseurs de la loi et par les politiciens, dont M. Crosbie, à l'époque où le nouveau régime a été mis en place. La situation doit être corrigée, mais comme le disait si bien M. Thompson ce matin, cela ne pourra pas être fait avant le milieu des années '90, si bien qu'il ne faut pas y chercher la solution à notre problème. Mais pour les autres qui suivront, pour les autres régions qui seront aux prises avec un tel problème, je vous prie de bien vouloir examiner minutieusement la loi et de recommander des mécanismes de réparation à l'intention de habitants des régions moins peuplées du pays qui auraient à faire face à une telle situation, des mécanismes de réparation, de suivi et de surveillance qui iraient dans le sens des objectifs énoncés à l'article 3 (1). Un tel mécanisme n'existe pas à l'heure actuelle.

Je prétends que le gouvernement a encore un mot à dire dans la politique relative au transport aérien, et je crois qu'on doit se réjouir d'avoir pour la première fois la chance d'examiner minutieusement la Loi nationale sur les transports, parce nous commençons à réaliser que cette loi ne répond pas à nos attentes. Une des choses qu'elle ne fait pas du tout, c'est de permettre au gouvernement de participer à l'élaboration d'une politique relative au transport aérien. elle le fait en théorie, mais j'ai déjà démontré cela.

Monsieur le président, la vraie solution au problème que nous examinons aujourd'hui réside dans les accords de tarifs communs. Je trouve d'ailleurs encourageant de voir que les membres de votre comité ont très rapidement abordé la question au lieu de chercher à suranalyser la situation d'Air Canada en terme d'interruption de services, car cette situation fait maintenant partie de l'histoire. Événement malheureux, certes! mais le point n'est pas là. Examinons cette question des accords de tarifs communs.

La solution à notre problème immédiat réside dans les accords de tarifs communs, et j'ose espérer qu'Air Canada reviendra sur sa décision. Cette solution lui donnerait accès à un marché qu'elle a complètement abandonné, et s'il ne s'agit que d'une dizaine de passagers par jour, comme elle nous l'a dit à Montréal, pourquoi un tel émoi pour commencer? Évidemment, nous sommes bien au courant de quoi il retourne et savons qu'Air Canada voit beaucoup plus grand que cela.

La solution, c'est qu'Air Canada fasse quelque chose. Si elle ne bouge pas, je vous ai déjà dit que nous étions prêts à dire au public comment Air Canada nous a traités et comment elle continue de nous traiter. Je suis prêt à le faire et à diriger ce mouvement de dénonciation, au besoin.

Que pouvez-vous faire? Eh bien, Monsieur, à mon avis, il faut que vous perceviez le mécanisme d'accord de tarifs com-

**[Text]**

to engage in anti-competitive behaviour. What is the solution? I understand a term all you people in Ottawa like these days is level playing field. This situation is far from a level playing field. Those who espouse unfettered trade and commerce ought to look at what has happened to Stephenville in that context, and you will find that on this one, the field is tipped at a 45 degree angle against us and we are trying to kick the ball up the 45, and all we are asking is for somebody to give us the same chance that Deer Lake has, and all the other places have. Thank you very much.

**The Chairman:** Senator Spivak?

**Senator Spivak:** Mr. Simmons, I missed what you said, what I thought you were putting as the long term gain, in your view of why Air Canada has abandoned 40,000 people. Would you mind going through what you think was the objective of their doing that? Why was the other route more attractive?

**Mr. Simmons:** To concentrate the air activity through Deer Lake to the point that people are being told, and I have had it happen to me, and I talked to a person who has had this told to them today, whose brother had to go back to Deer Lake because he was told by Air Canada when he made his reservation that there was no connection. Not no Air Canada connection; no connection to Stephenville. It is routine.

**Senator Spivak:** What is the advantage to Air Canada in doing that?

**Mr. Simmons:** If there is nobody, Air Atlantic or nobody hauling any passengers to Stephenville, they are all going to have to go to Deer Lake, even those 40,000.

**Senator Spivak:** I see. They are going to have to drive the 127 kilometers to catch a plane?

**Mr. Simmons:** Of course. They go through Stephenville now because there is a commercial service. If that commercial service were not there, then they would have to go to Deer Lake if they are going to go by plane. That was my point.

**Senator Spivak:** Thank you.

**The Chairman:** Senator Bonnell.

**Senator Bonnell:** Mr. Simmons, now that jet service has left Stephenville, what is the potential for economic growth and development of big companies coming in here, to develop this area, or is the whole area going to go downhill because they have no opportunity to bring in heavy equipment, or anything else of that nature, by air?

**Mr. Simmons:** I would like to answer that, Mr. Chairman, but before I do, I just want to mention something that I meant to say by way of explanation at the beginning.

Many of us have been working on this issue for a long time, and so as not to bore you unduly, we agreed to take segments,

**[Traduction]**

muns comme une pratique monopolisatrice. Quelle est la solution? Je me suis laissé dire qu'en ce moment, à Ottawa, on aime bien l'expression «règles du jeu équitables». On peut difficilement parler de règles équitables ici. Les partisans de la libre entreprise devraient examiner ce qui s'est produit à Stephenville dans ce contexte. Ils verraient que les règles jouent contre nous et que nous tentons désespérément de nous faire entendre. Tout ce que nous demandons, c'est qu'on nous accorde la même chance que Deer Lake et toutes les autres endroits. Je vous remercie beaucoup.

**Le président:** Sénateur Spivak?

**Le sénateur Spivak:** M. Simmons, je n'ai pas entendu ce que vous avez dit au sujet du gain à long terme et sur les raisons qui, selon vous, ont amené Air Canada à abandonner un marché de 40 00 personnes. Pourriez-vous revenir sur les raisons qui, à votre avis, ont amené Air Canada à prendre pareille décision? Pourquoi a-t-elle opté pour l'autre solution?

**M. Simmons:** Air Canada achemine maintenant le trafic aérien vers Deer Lake sous prétexte qu'il n'y a pas de correspondance pour Stephenville. C'est ce qu'elle dit à tout le monde. C'est ce que je me suis fait dire moi-même, et c'est ce qu'une personne à qui j'ai parlé s'est fait dire aujourd'hui-même. Son frère a dû retourner à Deer Lake, parce qu'Air Canada lui a dit, au moment où il faisait ses réservations, qu'il n'y avait pas de correspondance. On ne lui a pas dit «Air Canada n'assure pas la correspondance». Non, simplement «pas de correspondance pour Stephenville». C'est ce que tout le monde se fait dire.

**Le sénateur Spivak:** Quel est l'avantage pour Air Canada d'agir ainsi?

**M. Simmons:** Si aucune compagnie aérienne ne dessert Stephenville, pas plus Air Atlantic qu'une autre compagnie, tout le monde devra se rendre à Deer Lake, y compris les 40 000 personnes vivant dans la région.

**Le sénateur Spivak:** Je vois. Toutes ces personnes devront faire 127 kilomètres de route pour prendre un avion?

**M. Simmons:** Évidemment. Elles vont à Stephenville parce qu'il y a encore un service commercial. S'il n'y en avait pas, elles devraient se rendre à Deer Lake pour prendre un avion. C'est là où je veux en venir.

**Le sénateur Spivak:** Merci.

**Le président:** Sénateur Bonnell.

**Le sénateur Bonnell:** M. Simmons, maintenant qu'il n'y a plus de service d'avions à réaction à Stephenville, quel est le potentiel de croissance économique dans la région? Votre région pourra-t-elle attirer des sociétés importantes capables d'assurer le développement économique à l'échelle locale, ou est-ce que, au contraire, c'est toute la région qui va en souffrir, faute de pouvoir faire venir par avion de la machinerie lourde ou de l'équipement du même genre?

**M. Simmons:** J'aimerais répondre à cette question, Monsieur le président, mais j'aimerais d'abord apporter une précision.

Un bon nombre d'entre nous examinons la question depuis déjà un bon bout de temps et, pour ne pas trop alourdir le

## [Text]

and I was to talk on the issue of deregulation and privatization to a degree, but other people will be addressing that in more detail. The fact that I left it out is part of an agreement that we had, that all of us wouldn't try to cover the whole waterfront. Your question almost answers itself; already companies like Abitibi, the fish plants in particular, which is a big economic generator in this whole area. Just from where we sit here, you have got fish plants in Piccadilly, and right here, in the Town of Stephenville, and if you go down towards Port aux Basques, you have Port aux Basques, Margaree, Isle aux Morts, Burnt Islands, Rose Blanche. There are seven or eight fish plants within literally 100 or so miles of where we are, all of which were dependent on the Stephenville Airport. So the short answer, Senator Bonnell, is that we can't expect to expand economically if we are seen to have something less than a first class air service. That is not a reflection on Air Atlantic, but look at what has happened in relation to our ability to put a hotel here. It is understood that hotel, which was ready to go, was on the drawing board, has been on hold now because of the situation affecting jet service here.

Almost every day, those of us who move throughout the area find just another example of where we have been economically stunted, thwarted, because of the two things: the current lack of jet service and the uncertainty about the future status of the airport, generally.

**Senator Bonnell:** Thank you, Mr. Chairman. From my point of view, for medical emergencies in this place, you have to fly out to Capstan area, to other areas for specialized medical treatment. What do you do now without a jet service? How do you come out?

**Mr. Simmons:** As I said just now, I haven't tried first hand, but I understand that you can't get a stretcher aboard the smaller aircraft.

**Senator Bonnell:** Will National Defense come in for you, to supply that kind of service in medical emergencies?

**Mr. Simmons:** The Newfoundland Government, to its credit, has had an air ambulance service, which is basically a helicopter or, if need be, a King Air. With a reconfiguration, removing the seats and so on, you can take a stretcher, yes.

**Senator Bonnell:** Thank you Mr. Chairman.

**Mr. Simmons:** The King Air would come from St. John's. The helicopter is based in Pasadena, near Corner Brook.

**The Chairman:** As you say, Mr. Simmons, you have divided up the burden among your colleagues, but you have handled yours very well. Thank you very, very much.

**Senator Graham:** May I just ask a question?

## [Traduction]

débat, nous avons convenu de considérer chacun un aspect différent de la question. J'allais parler de déréglementation et de privatisation, mais d'autres se chargeront d'examiner cette question plus en détail. Si j'évite d'en parler, c'est que nous avons convenu de traiter chacun d'un aspect précis du problème et de pas chercher à couvrir toute la question d'un seul coup. Poser la question, c'est presque y répondre automatiquement. Déjà, des sociétés comme Abitibi, des usines de transformation de poissons en particulier, contribuent de façon importante à l'économie locale. Dans les environs immédiats seulement, on trouve des usines de transformation de poissons à Piccadilly et ici même, à Stephenville, et si on descend vers Port-aux-Basques, on a Port-aux-Basques, Margaree, Isle-aux-Morts, Burnt Islands et Rose Blanche. En tout, sept à huit usines de transformation dans un rayon d'environ 100 milles, et la survie de toutes ces usines dépend de l'aéroport de Stephenville. Alors, la réponse à votre question peut se résumer comme suit, sénateur Bonnell: pas de prospérité économique sans service aérien de première classe. Cette remarque ne s'adresse pas à Air Atlantic, mais regardez ce qui est arrivé à notre projet de construire un hôtel ici. On s'appêtait à aller de l'avant avec le projet, on commençait à tracer les plans, et voilà que tout est remis en question à cause de l'incertitude entourant la question du service d'avions à réaction.

Presque à tous les jours, ceux d'entre nous qui sont en mesure de parcourir la région trouvent des exemples de privation économique, de projets contrecarrés, et tout cela, essentiellement, à cause de deux facteurs: le manque de service d'avions à réaction et l'incertitude entourant le sort de notre aéroport.

**Le sénateur Bonnell:** Merci, monsieur le président. On m'a dit qu'en cas d'urgence médicale, les gens doivent se rendre en avion jusque dans la région de Capstan, et jusque dans d'autres régions s'ils ont besoin de soins spécialisés. Que font-ils depuis qu'il n'y a plus de service d'avions à réactions? Comment se débrouillent-ils maintenant?

**M. Simmons:** Comme je viens de vous le dire, je n'ai pas eu à tenter moi-même l'expérience, mais je me suis laissé dire qu'il n'y a pas moyen de placer une civière dans le plus petit avion.

**Le sénateur Bonnell:** Est-ce que la Défense nationale est prête à vous aider, à vous fournir ce type de service en cas d'urgence médicale?

**M. Simmons:** Le Gouvernement de Terre-Neuve, et c'est à son honneur, fournit un service aérien d'ambulance; il utilise en fait un hélicoptère et, au besoin, un King Air. En aménageant l'habitacle et en enlevant les sièges, il est en effet possible d'y installer une civière.

**Le sénateur Bonnell:** Merci, Monsieur le président.

**M. Simmons:** Le King Air est stationné à St. John's, et l'hélicoptère, à Pasadena, près de Corner Brook.

**Le président:** Comme vous nous l'avez dit, M. Simmons, vos collègues et vous vous êtes partagés la tâche de nous présenter chacun un aspect différent de la question. Je tiens à vous féliciter de l'excellence de votre exposé. Merci infiniment.

**Le sénateur Graham:** Puis-je poser une question?

[Text]

**The Chairman:** Yes, sir.

**Senator Graham:** I would like to know, Mr. Simmons, when you heard of Air Canada's intention to withdraw its service from Stephenville, reminding you that the announcement was made on February 1.

**Mr. Simmons:** I was somewhere on the island. I think I was travelling on the south coast, which is also part of the riding of Burin/St. George's and Mr. Barry McInnes, who is, I think, the Vice-President of Atlantic in terms of sales or marketing. He had tried to get me through my Ottawa office because I had a message from him, that he was going to be another 15 minutes at the Glen Mill Inn in Corner Brook. The message that I got was that he had called at a certain time and he would be there for 15 minutes, so I knew he was trying to reach me. By then, my own sources had told me what it was he had wanted to tell me.

**Senator Graham:** But it was the same day as the announcement?

**Mr. Simmons:** Yes.

**Senator Graham:** You mention, if I quote you correctly, amendments that are necessary to the NTA, and you also said that you hope that Air Canada would relent with respect to its position on joint fares, presumably with First Air, and we have had an indication, as you heard earlier today, that indeed, Air Canada had relented on a joint fare arrangement with First Air. If I remember correctly, that was included in the brief that was presented. Let me quote you again; this is from the Town:

We have recently learned that Air Nova has no difficulty with letting Air Canada out of its agreement, preventing First Air from entering our market . . .

Presumably, that has something to do with joint fares?

**Mr. Simmons:** Yes, and correct me if I am wrong, but I interpreted Mr. Randell to say essentially the exact opposite here today. He had expressed some concerns. He said that he saw a jet service for Stephenville having an adverse impact on his market share.

**Senator Graham:** Do you see that as the key, Air Canada relenting on its position with respect to joint fares, with respect to improving the service into Newfoundland, or attracting First Air into Stephenville, I mean?

**Mr. Simmons:** Yes, I don't think we are getting a straight story on this. I don't really believe we are getting a straight story, and I think Air Canada can solve the whole thing by entering into a joint fare arrangement. We keep being told publicly that Air Nova is not the problem. Well, if Air Nova is not the problem, what is the problem? What kind of a game is being played here with the public?

**Senator Graham:** Thank you.

**The Chairman:** Senator Atkins.

[Traduction]

**Le président:** Oui monsieur.

**Le sénateur Graham:** J'aimerais savoir, M. Simmons, quand avez-vous appris qu'Air Canada avait l'intention d'interrompre ses services à Stephenville, sachant que l'annonce a été faite le 1<sup>er</sup> février.

**M. Simmons:** J'étais quelque part sur l'Île, je crois, quelque part sur la côte sud de l'Île, dans la circonscription électorale de Burin-St. George's, où je devrais rencontrer M. Barry McInness qui est, je pense, vice-président de Atlantic Air responsable des ventes et du marketing. Le message qu'il avait laissé à mon bureau d'Ottawa m'informait qu'il resterait quinze minutes de plus au Glen Mill Inn, à Corner Brook. Comme il avait laissé savoir qu'il resterait là où il était quinze minutes de plus, je savais qu'il voulait me parler. Cependant, à ce moment, mes propres sources de renseignement m'avaient déjà informé de ce qu'il voulait me dire.

**Le sénateur Graham:** Je vois, mais avez-vous appris la nouvelle la même journée que l'annonce?

**M. Simmons:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Vous dites, si je rapporte vos propos correctement, qu'il faut apporter des modifications à la Loi nationale sur les transports, et vous avez également affirmé que vous espériez qu'Air Canada reviendrait sur sa décision concernant la question des tarifs communs, et nous avons été informé, comme vous-même avez pu l'entendre aujourd'hui, qu'Air Canada est revenue sur sa décision concernant l'accord de tarifs communs avec First Air. Et si je me rappelle bien, vous avez vous-même mentionné le fait dans votre exposé. Permettez-moi de vous citer de nouveau; il s'agit ici d'un extrait du «Town»:

«Nous avons appris récemment qu'Air Nova ne voyait aucun inconvénient à laisser Air Canada reconsidérer l'accord, empêchant du même coup First Air de pénétrer le marché . . .»

Cela a-t-il vraisemblablement quelque chose à voir avec l'accord de tarifs communs?

**M. Simmons:** Oui, et corrigez-moi si je me trompe, mais il me semble avoir entendu M. Randell dire exactement le contraire aujourd'hui. Il a affirmé craindre qu'un service d'avions à réaction à Stephenville menace sa part du marché.

**Le sénateur Graham:** Est-ce que vous pensez qu'il s'agit là du nœud du problème, à savoir qu'Air Canada revienne sur sa décision pour ce qui est des accords de tarifs communs, pour ce qui est d'améliorer le service vers Terre-Neuve ou encore d'attirer First Air à Stephenville?

**M. Simmons:** Oui, je pense qu'on ne nous a pas dit toute la vérité dans cette affaire. Je ne crois pas qu'on nous ait tout dit, et je pense qu'Air Canada peut dénouer cet imbroglio en participant à un accord de tarifs communs. On continue de nous dire publiquement qu'Air Nova ne constitue pas le problème. Eh bien! moi je dis, quel est ce problème si ce n'est pas Air Nova? Mais qu'essaie-t-on de faire croire au consommateur?

**Le sénateur Graham:** Merci.

**Le président:** Sénateur Atkins.

*[Text]*

**Senator Atkins:** I understand the case you are making with regard to that market, and why you raise the question of why Air Canada would opt out of it in favor of the concept of the hub and spoke, but there are other markets with the same population, and why does that surprise you, and what makes this market different than those other markets? I think it is important that you establish that in making your argument.

**Mr. Simmons:** The difference, of course, is that I don't agree that Air Canada should have pulled out of Windsor or Sept Isles or Sydney or Stephenville or Gander. I never agreed with that, but that is their right to make a corporate decision to do that.

**Senator Atkins:** Do you support the concept of hub and spoke?

**Mr. Simmons:** Sure, but the other point that I was wanting to make is there are two different issues here. One is that they have made a decision, a decision which I disagree with, to exit certain routes, but a decision that is, under a deregulated atmosphere, a decision that is within their right to make, we are being told. That is not the issue. I am not comparing Stephenville with Windsor, because I don't know if it's appropriate and I don't know the Windsor, Ontario market, but I am sure if it is appropriate, Air Canada has all kinds of joint fare arrangements up there with other airlines, if that is what is appropriate in that area. We are not arguing, at this point, that they shouldn't have left Stephenville. We have already said that. What we are asking is, why don't they allow us a joint fare arrangement to have another jet service? If they don't want to put their own jet service in there, bless their hearts, fine, but let's not prevent us from having another jet service, i.e. First Air. That is our concern.

**Senator Atkins:** Maybe you should be arguing that Goose Bay become a hub center. I am partly joking.

**Mr. Simmons:** I get your point, that the model works because there is a hub. The hub happens to be Halifax. The tyranny of it is that in the name of getting rid of the straight-jacket of regulation, somebody introduces a new straight-jacket, called a hub and spoke thing, and again, not to put too fine a point on it, what is really happening, I submit to you, or part of what is happening, is that because First Air proposed to fly from Stephenville to Ottawa, a part of that was west of Halifax and they were cutting into a fare return that was otherwise Air Canada's, under the Air Nova arrangement. To say it differently, they were spoiling the whole hub and spoke concept, and spoiling it to the peripheral detriment of Air Canada, in this case.

**Senator Atkins:** The final point I would make is, while I accept the notion that there are a number of people that are angry at Air Canada in this area, the notion of boycotting Air Canada, I think, is a bit naive in terms of if you believe in the

*[Traduction]*

**Le sénateur Atkins:** Je comprends vos arguments en rapport avec ce marché et pourquoi vous cherchez à savoir pourquoi Air Canada a choisi d'abandonner ce marché au profit du concept «moyeu-rayons de roue». Par ailleurs, vous n'êtes pas s'en savoir qu'il existe d'autres marchés avec les mêmes populations. Alors pourquoi cela vous surprend-il, et en quoi ce marché diffère-t-il des autres. Je pense que vous devriez essayer de montrer cela davantage.

**M. Simmons:** La différence, bien sûr, c'est que je trouve qu'Air Canada n'aurait pas dû se retirer de Windsor, de Sept-Îles, de Sydney, ou encore de Stephenville ou de Gander. Je n'ai jamais été d'accord avec cette décision, même si je dois reconnaître qu'elle était parfaitement dans son droit de prendre cette décision.

**Le sénateur Atkins:** Êtes-vous d'accord avec le concept «moyeu-rayons de roue»?

**M. Simmons:** Bien sûr, mais l'autre point que je voulais préciser ici est qu'il y a deux questions en jeu. La première est qu'Air Canada a pris une décision avec laquelle je ne suis pas d'accord, soit celle d'abandonner certains itinéraires, mais une décision qu'elle était parfaitement en droit de prendre dans ce nouveau climat de déréglementation, à ce qu'on nous dit. La question n'est pas là. Je ne compare pas Stephenville à Windsor, parce que je ne sais pas si cela est pertinent et parce que je ne connais pas Windsor ni le marché de l'Ontario. Je suis cependant sûr que si cela était opportun et indiqué pour une région donnée, Air Canada aurait pris toutes d'arrangements de tarifs communs avec les autres compagnies aériennes. À ce stade-ci, on ne prétend pas qu'Air Canada n'aurait pas dû quitter Stephenville. Je pense que nous avons été clairs là-dessus. Ce que nous demandons, c'est pourquoi ne nous laisse-t-elle pas conclure des accords de tarifs communs afin que nous puissions avoir un autre service d'avions à réaction. Si elle ne veut pas que ses propres avions à réaction se rendent à Stephenville, parfait, c'est son choix, mais elle n'a pas le droit de nous empêcher d'avoir un autre service d'avions à réaction, avec First Air. C'est cela que nous lui reprochons.

**Le sénateur Atkins:** Vous devriez peut-être tenter de faire de Goose Bay un «moyeu». C'est en partie une blague.

**M. Simmons:** Je vois ce que vous voulez dire. Vous pensez que le modèle fonctionne parce qu'il y a un moyeu. Ce moyeu, c'est Halifax. L'aspect tyrannique dans tout cela, c'est que pour se débarrasser du carcan imposé par la réglementation, quelqu'un cherche introduire un nouveau carcan, un truc appelé «moyeu-rayons de roue». Au risque de me répéter, je vais vous dire ce qui se passe vraiment, ou du moins ce qui constitue une partie du problème. First Air a proposé un vol de Stephenville à Ottawa. Une partie de cet itinéraire étant situé à l'ouest de Halifax, First Air se trouvait à enlever à Air Canada une partie de la clientèle qu'elle aurait pu avoir en vertu de l'accord des tarifs communs avec Air Nova. En d'autres mots, First Air sabotait le concept «moyeu-rayons de roue», au détriment, dans ce cas-ci, d'Air Canada.

**Le sénateur Atkins:** En guise de conclusion, même si je reconnais que de nombreuses personnes de la région puissent en vouloir à Air Canada, je trouve un peu naïve l'idée de «boy-

[Text]

fact that there are just two airlines servicing this country, basically.

**Mr. Simmons:** Senator Atkins, look. Do you recognize it? Air Canada. Ottawa-St. John's-Stephenville-Halifax-Ottawa, \$998.00, all but the St. John's-Stephenville portion of it on Air Canada. It is \$800 plus. I do that 55 times a year and every time I go to St. John's, I get aboard the Air Canada flight at 5:15 or the CP at 5:10 and arrive at 10:28 or 10:32. It may be naive, but I got enough guys and girls out there who are willing to do it, we won't let Air Canada know, but they will have a few dollars less than they would have had if they had just smartened up and treated people out here decently.

**Senator Atkins:** Roger, I think you will get a certain amount of satisfaction out of that, but I am not convinced that it will impact on the airline. I say that advisedly.

**Mr. Simmons:** Norm, I appreciate that, but all you are doing, sir, is just reinforcing, not your insensitivity, because I think you are quite sensitive to the issue. You and I talked about it last night, but what you are doing is reinforcing just how insensitive a corporation can be, if it just sets out to be insensitive.

**The Chairman:** Senator Spivak, the last question?

**Senator Spivak:** To question your commitment to the hub and spoke concept, I wonder whether you think that that is the ultimate solution to the way in which air routes are done in this country, in terms of cost and in terms of service to people. For example, from the west, I would do anything to avoid the Toronto airport to come east, and it is not available to me, if you are having to come into Toronto to go somewhere. I am sure it is not bad in some instances, but I think the idea of flying out of here, right straight through to Ottawa and on to other points is just as valid. Have tickets gone down in price as a result of the hub and spoke thing, and have we gotten better service? It is not a bad way of organizing for some purposes, but for all purposes? Why for all purposes?

**Mr. Simmons:** I think what I said earlier and what I intended to say was that I am not against the hub and spoke if it gives more choices and so on, but I did say, to the things that you said just a moment ago, one is that the prices have not gone down. We are paying the prices as when we had the jet service and I think that I implied, overall, the quality of the service is not what it was formerly. I am not married to the hub and spoke. My answer was I am not against it, but having said that, there was a time before hub and spoke when I could go from St. John's to Ottawa direct, and that is important to me because I travel so often in my work. There was a time when I could go from Stephenville to Montreal direct, but the hub and spoke thing, it might be serving the convenience of a

[Traduction]

cotter» Air Canada, puisqu'on sait, à toutes fins utiles, que deux compagnies seulement desservent le pays.

**M. Simmons:** Sénateur Atkins, regardez. Reconnaissez-vous ceci. C'est Air Canada. Ottawa-St. John's-Stephenville-Halifax-Ottawa pour 998,00 \$, et presque tout l'itinéraire, sauf la portion St. John's-Stephenville, sur Air Canada. Plus de 800,00 \$. Je fais ce trajet 55 fois par année, et chaque fois que je vais à St. John's, je prends le vol d'Air Canada de 17 h 15 ou celui de 17 h 10 de CP, et j'arrive à 22 h 28 ou à 22 h 32. Je suis peut-être naïf, mais je connais pas mal de gens, hommes et femmes, qui sont prêts à faire comme moi. Nous ne lui dirons pas, mais en bout de ligne, Air Canada aura fait un peu moins d'argent que si elle avait agi intelligemment et traité décemment les gens d'ici.

**Le sénateur Atkins:** Roger, je pense que vous retirerez une certaine satisfaction en agissant ainsi, mais je ne suis pas convaincu que cette démarche va nuire à la compagnie. Je vous dis cela en toute connaissance de cause.

**M. Simmons:** Je comprends parfaitement cela, Norm, mais vous faites simplement ressortir davantage toute l'indifférence qu'il y a dans cette affaire; pas la vôtre, parce que je sais que cette question ne vous laisse pas du tout indifférent. Je le sais parce que nous en avons discuté hier soir. Ce que je veux dire, c'est que vous faites ressortir davantage l'indifférence dont une compagnie peut faire preuve lorsqu'elle se met en tête de vous ignorer.

**Le président:** Sénateur Spivak, ce sera votre dernière question?

**Le sénateur Spivak:** Croyez-vous que le fait de remettre en question votre engagement à l'égard du principe «du moyeu et des rayons» constitue à vos yeux le seul moyen d'améliorer la façon dont les routes aériennes sont établies dans notre pays, compte tenu des coûts et du service à la population? Par exemple, lorsque je me trouve dans l'Ouest et que je veux me rendre dans l'Est, je ferais n'importe quoi pour éviter l'aéroport de Toronto, mais ce n'est pas possible Toronto pour aller quelque part. C'est peut-être bon dans certains cas, mais je pense que l'idée d'un itinéraire direct entre ici et Ottawa et d'autres points est toute aussi valable. Est-ce que le prix des billets a diminué depuis l'adoption de ce système «moyeu-rayons de roue», et a-t-on un meilleur service? C'est une bonne façon de s'organiser à certains égards, mais à tous les égards? Pourquoi à tous les égards?

**M. Simmons:** Je pense que ce que j'ai dit tantôt et ce que j'avais l'intention de dire, c'était que je ne suis pas contre le concept «moyeu-rayons de roue» s'il nous fournit un plus grand nombre de choix. Une chose que j'ai dite, cependant, pour revenir sur ce que vous venez de mentionner, c'est que les prix n'ont pas diminué. Nous payons les billets le même prix que lorsque nous avions le service d'avions à réaction, et je pense que j'ai également indiqué que de façon globale, la qualité des services n'est plus ce qu'elle était. Je ne suis pas entièrement vendu à l'idée du concept «moyeu-rayons de roue». J'ai déjà affirmé que je n'étais pas contre, mais cela étant dit, il fut un temps où, avant l'adoption de ce concept, je pouvais me rendre directement de St. John's à Ottawa, et ça, c'est important pour moi car je suis appelé à voyager très souvent dans le cadre de

## [Text]

lot of the travelling public, but I am not sure that was the reason it was dreamed up.

**The Chairman:** Thank you Mr. Simmons, thank you. Ladies and gentlemen, we are going to take a five minute break.

## UPON RECESSING

## UPON RESUMING

**The Chairman:** Mr. Renouf, have you got somebody with you or are you all alone?

**Mr. Gary Renouf, President, Stephenville Chamber of Commerce:** All alone.

**The Chairman:** Ladies and gentlemen, our next witness is Mr. Gary Renouf, who represents the Stephenville Chamber of Commerce and selected businesses from the area. Here is where I seek your advice, Mr. Renouf, before we begin. Here are the briefs that have been submitted to us by witnesses who are listed in your presentation, which is fairly generous. We have analyzed all of these briefs. As a for instance, before we begin, I will just read some random names: Dr. A.Z. Aberdeen, Airlim Company-Soucey Limited, Avis Rent-a-Car, Banfield's Limited, Cross Ponds Lodge, Bay St. Georges Status of Women Council, Beavercraft/Winterhouse Limited, Continental Flowers, Dhoon Lodge, Elkay Enterprises, Irving Stores Limited, Russell's Funeral Homes Limited, Tilden, the community of Port au Port East. Those submissions which I say we have analyzed touch on a number of areas.

For instance, six of them make reference to:

The abandonment of direct air service from Stephenville to central Canada involves losses of profits and increases of travel expenses (hotels, restaurants, et cetera).

Another group of eight adds:

There is a serious need for regulations that clearly require national air carriers to participate in joint fare agreements with smaller air carriers interested in continuing the abandoned service.

Then three of the aforementioned groups say:

The definition of  
designated area

in section 67 of the NTA, 1987 should be broadened to include rural communities such as Stephenville in order to permit the subsidization of air carriers serving this area.

Seven of the above-mentioned also add:

## [Traduction]

mon travail. Je pouvais autrefois me rendre directement à Montréal à partir de Stephenville. Ce concept «moyeu-rayons de roue» est peut-être pratique pour bien des consommateurs, mais je ne suis pas sûr que ce soit la raison pour laquelle on l'a adopté.

**Le président:** Je vous remercie, M. Simmons. Mesdames et Messieurs, nous reprendrons cette audience dans cinq minutes.

## AJOURNEMENT DES TRAVAUX

## REPRISE DES TRAVAUX

**Le président:** M. Renouf, est-ce que quelqu'un vous accompagne, ou êtes-vous seul?

**M. Gary Renouf, président de la Chambre de commerce de Stephenville:** Je suis seul.

**Le président:** Mesdames et Messieurs, le prochain témoin est M. Gary Renouf, qui représente la Chambre de commerce de Stephenville, et certaines entreprises de cette région. Avant de commencer, M. Renouf, j'aimerais vous demander votre avis. Voici les mémoires que nous ont présentés des témoins cités dans votre document, dont la liste est assez longue. Nous avons analysé tous ces mémoires. A titre d'exemple, j'aimerais simplement mentionner avant de commencer quelques noms pris au hasard: le Dr A.Z. Aberdeen, Airlim Company-Soucey Limited, Avis Rent-a-Car, Banfield's Limited, Cross Ponds Lodge, Bay St. Georges Status of Women Council, Beavercraft/Winterhouse Limited, Continental Flowers, Dhoon Lodge, Elkay Enterprises, Irving Stores Limited, Russell's Funeral Homes Limited, Tilden, la collectivité de Port au Port East. Ces mémoires que nous avons étudiés traitent d'un certain nombre de problèmes.

Par exemple, six d'entre eux mentionnent que:

L'abandon de service aérien direct entre Stephenville et le centre du Canada entraînera une perte de profits et une augmentation des frais de déplacement (hôtels, restaurant, etc.).

Dans huit autres mémoires, on fait également valoir l'argument suivant:

On a impérieusement besoin de règlements qui obligent expressément les transporteurs aériens nationaux à participer à des accords de tarifs communs avec les petits transporteurs qui veulent reprendre les services abandonnés.

De l'avis de trois des groupes que nous venons de mentionner:

La définition de  
«zone désignée»

dans l'article 67 de la Loi nationale sur les transports, 1987, devrait être élargie de façon à inclure les collectivités rurales telles que Stephenville, ce qui permettrait de subventionner les transporteurs aériens qui desservent cette région.

Sept des personnes et entreprises mentionnées ci-dessus ajoutent également que:

## [Text]

Any changes in the cargo air service may involve increases in the prices of goods, longer delays (either if the cargo is sent to Halifax and transferred on another carrier to Stephenville or if it is sent to Deer Lake, then put on a van to Stephenville) and probably also increases in the number of losses of perishable goods.

Then six say:

The withdrawal of Air Canada service in Stephenville will involve reduction in the number of jobs and maybe closing of the businesses because of lower sales and profits.

Seven say:

Deregulation seems to favor the operation of large carriers at the expense of rural communities.

One says:

Abandonment of Air Canada jet service to Stephenville has reduced considerably the quality of transportation for stretcher cases since they must be brought in Deer Lake (because the Dash-8 of Atlantic Air would not handle stretchers). This essential service for stretchers is not always for cases which need air-ambulance.

One says:

It is essential that Stephenville remains the designated alternate to Gander in cases of bad weather because St. John's is too close and the only other possible places are Shannon (Ireland) or Bangor (Maine, USA).

And two say:

The economic regulatory reform was supposedly designed for growth in air transportation and greater choices for travellers; this has not been the case in Stephenville and Gander.

The only reason I bring up the analysis of those particular briefs is that we do not want to restrict or not hear any witnesses. We would like to hear from the Chamber of Commerce, your main brief and so on, and then would seek your advice as to how much time we would allow the witnesses whose briefs we have read and which are tabled as Exhibits in our reports now. If they wish to appear, they may appear. I suggest simply that we have digested the briefs, we have analyzed them and we could be here until nine o'clock. We also have tomorrow. I am in your hands. Some may wish not to appear; for others, would five minutes be enough?

**Mr. Renouf:** All I can basically say for the beginning, Mr. Chairman, is that there are a number of businesses that submitted briefs, that had no desire to appear in front of you. I believe and I would have to ask Mr. Barry Coles of the Town of Stephenville, that he did isolate a number of cases that

## [Traduction]

Tout changement dans le transport des marchandises peut entraîner une augmentation du prix des produits, des délais encore plus longs (si les marchandises sont envoyées à Halifax et transférées sur un autre transporteur à destination de Stephenville ou si elles sont envoyées à Deer Lake puis transférées sur un camion en partance pour Stephenville) et probablement une augmentation de la qualité de biens périssables perdus.

Puis, six groupes mentionnent que:

Le fait qu'Air Canada n'assure plus de service à Stephenville contribuera à réduire le nombre d'emplois et entraînera probablement la fermeture d'entreprises par suite d'une baisse de leurs chiffres de vente et de leurs profits.

Sept groupes estiment que:

Le dérèglementation semble favoriser les gros transporteurs au détriment des collectivités rurales.

Selon un groupe,

L'abandon par Air Canada du service d'avions à réaction à destination de Stephenville a réduit considérablement la qualité des services de transports pour les blessés sur civière vu que ces derniers doivent être amenés à Deer Lake (parce que le Dash-8 d'Air Atlantic ne prend pas de civière). Ce service essentiel n'est pas toujours requis pour des cas qui ont besoin d'une ambulance aérienne.

Un intervenant affirme que:

Il est essentiel que Stephenville demeure l'aéroport de rechange pour Gander lorsque les conditions atmosphériques sont mauvaises parce que St. John's est trop près et que les seuls autres endroits possibles sont Shannon (Irlande) ou Bangor (Maine, É.-U.).

Et deux autres affirment que:

La réforme de la réglementation économique devait essentiellement contribuer au développement des transports aériens et permettre aux voyageurs d'avoir plus de choix, ce qui n'a pas été le cas à Stephenville et à Gander.

La seule raison pour laquelle je cite les arguments présentés dans certains mémoires est que je ne voudrais pas limiter l'intervention des témoins ni empêcher ces derniers de se faire entendre. Nous aimerions entendre l'opinion de la Chambre de commerce, votre principal mémoire, etc., et vous consulter pour savoir le temps qu'il faudrait réserver à l'audition des témoins dont les mémoires ont été examinés et qui sont annexés comme pièces dans nos rapports. S'ils veulent se faire entendre, ils peuvent prendre la parole. J'aimerais simplement dire que nous avons parcouru les mémoires, nous les avons analysés et que nous pouvons rester jusqu'à neuf heures. Nous avons également du temps demain. C'est à vous de décider. Certains témoins peuvent ne pas vouloir prendre la parole; est-ce que pour d'autres, cinq minutes seraient assez?

**M. Renouf:** Essentiellement, ce que je peux dire pour commencer, monsieur le président, c'est qu'un certain nombre d'entreprises qui ont présenté des mémoires ne veulent pas se présenter devant le Comité. Je crois que M. Barry Coles de la ville de Stephenville a réuni un certain nombre de cas qui voulaient être entendus, mais il faut que je l'interroge à ce sujet.

[Text]

wanted to be heard. The ones that were picked out are of not a great duration.

**The Chairman:** We are in your hands. We will be guided by you.

**Senator Spivak:** Are they here this afternoon?

**Mr. Renouf:** There are some here, that I am sure would be able to take up the rest of the evening until, say, six or something like that.

**The Chairman:** Would you act, then, as the Master of Ceremonies in calling those who you know would like to appear. If you could orchestrate the thing, knowing that these briefs are here, they have been analyzed. There is a fair amount of overlap.

**Mr. Renouf:** I can certainly understand that. As you know, at our meeting in Ottawa, we wanted to make sure that there wouldn't be too much redundancy, so maybe what we can do is pick out a few of the businesses that are specifically affected, which is basically where I am coming from in my brief. Rather than speak on behalf of all the business community, I will leave it up to them, because they can answer your questions specifically, better than I am able to.

**The Chairman:** Colleagues, I will entertain a formal Motion that all of these Exhibits be tabled with the Clerk.

**Senator Spivak:** So moved, Mr. Chairman.

**Senator Petten:** Agreed.

**The Chairman:** Alright. Mr. Renouf?

**Mr. Renouf:** Thank you very much, Mr. Chairman. First of all, on behalf of the business community of southwestern Newfoundland, I welcome you to our region and express, as you can appreciate, our gratitude for your taking the time and effort to come down to our region and to listen to our concerns about air service through our airport.

I don't want to deviate from my brief too much, but there is one comment I would like to make; the only thing I don't see in this format that could be useful would be a swearing on the Bible process, to make sure everything you said was true, because if that was the case, I think there would be a couple of airlines that wouldn't be on the good side of God tomorrow morning.

The Chamber of Commerce recognizes that many of our members have prepared briefs in order that you be provided with necessary details of specific problems now being experienced. However, although we will not be exploring details of these concerns in our presentation, that is not to say we are treating lightly the effects that Air Canada's abandonment of service has had on local economic development, hardships which have been created for citizens and businesses, treatment by national carriers and the need for an enforced national policy on air transportation.

[Traduction]

Les cas qui ont été sélectionnés ne prendront pas beaucoup de temps.

**Le président:** Je m'en remets à vous. C'est à vous d'en décider.

**Le sénateur Spivak:** Sont-ils ici cet après-midi?

**M. Renouf:** Je suis sûr que certaines personnes présentes ici auraient des choses à dire, ce qui pourrait prendre le reste de la soirée, jusqu'à peu près six heures.

**Le président:** Agiriez-vous donc à titre de maître de cérémonie en appelant ceux qui, à votre connaissance, aimeraient prendre la parole? Pourriez-vous orchestrer les témoignages, en sachant bien que ces mémoires sont entre nos mains et qu'ils ont été analysés? Il y a un assez grand nombre de choses qui reviennent d'un mémoire à l'autre.

**M. Renouf:** Je le reconnais volontiers. Comme vous le savez, lors de notre réunion à Ottawa, nous voulions nous assurer qu'il n'y aurait pas trop de répétition; alors ce que nous pouvons faire, c'est prendre quelques entreprises qui sont particulièrement touchées et c'est essentiellement ce dont il est question dans mon mémoire. Plutôt que de parler au nom de tout le monde des affaires, je laisserai le soin à ces entreprises de répondre à vos questions précises, car elles peuvent le faire mieux que moi.

**Le président:** Chers collègues, je présenterai une motion de forme enjoignant que toutes ces pièces soient remises au greffier.

**Le sénateur Spivak:** Telle est la motion proposée, monsieur le président.

**Le sénateur Petten:** Acceptée.

**Le président:** Très bien. M. Renouf?

**M. Renouf:** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. Tout d'abord, au nom du monde des affaires de la région sud-ouest de Terre-Neuve, je vous souhaite la bienvenue dans notre région et je vous remercie de prendre le temps et de faire l'effort de venir nous rencontrer pour écouter nos doléances concernant les services aériens offerts par notre aéroport.

Je ne veux pas trop m'écarter de ce que j'ai dit dans mon mémoire, mais j'aimerais quand même formuler le commentaire suivant: la seule chose qui a été oubliée dans l'organisation de ces audiences et qui pourrait être utile est le serment sur la Bible, qui permettrait de s'assurer que tout ce qu'on dit est vrai, parce que si un tel serment était requis, je crois que quelques compagnies aériennes ne se sentiraient pas en état de grâce demain matin.

La Chambre de commerce reconnaît que bien de nos membres ont préparé des mémoires afin de vous fournir les détails nécessaires concernant certains problèmes que vous vivons actuellement. Toutefois, bien que nous ne traiterons pas en détail de ces problèmes dans notre exposé, cela ne veut pas dire que nous prenons à la légère les effets que l'abandon de services par Air Canada a eu sur le développement économique local, les difficultés que cela a entraînées pour les citoyens et les entreprises, les façons de procéder des transporteurs nationaux et la nécessité d'appliquer une politique nationale sur les transports aériens.

*[Text]*

Conversely, we are very concerned. However, we believe that during the two days of presentations, local businesses will adequately voice these concerns to your committee, and you will be better able to answer specific questions.

In light of this approach, the Chamber of Commerce has elected to concentrate its brief on some of the anti-competitive actions which have taken place, and how we believe that national competition policies should intervene to correct the situation. In other words, before the airlines hide behind the cloak of free enterprise, let's first determine whether free enterprise exists.

Mr. Chairman, I realize there was some concern this morning about the Senate Committee hearing our views on this point. Let me say to you that the Chamber is pursuing this matter through the Competition Tribunal, hopefully, if Consumer and Corporate Affairs sees fit, but is only a result of an involvement of the concerns that the business community had that said there is something radically wrong, so it is not really that we are asking the Senate to act in judgement, we are just telling you that this is a bit of the evolution of the feelings of the community, so I think it is well within your mandate to hear it, in that approach.

As you have been, or will be advised by other briefs, Air Canada has served Stephenville for many, many years and that service, both for passengers and cargo, was both valuable and viable to users and carriers.

Upon hearing that Air Canada had plans to abandon the route, the Chamber had many concerns, but because of the obvious viability of the route, we believed that we could attract an alternative carrier. Our most critical concern was our ability to do so in the terribly inadequate 120 day time limit imposed by virtue of Legislation. Our aim was to find the alternative carrier before June 17, 1989, so as to prevent any disruption of service to citizens and businesses of southwestern Newfoundland.

After a tremendous amount of work and research by a committee representing local organizations, an alternative came forward in the form of Bradley/First Air, although they were, as earlier feared, not able to respond within the 120 day time limit. In spite of that, the region was quite relieved that First Air were prepared to begin service on August 21, 1989, just two months after Air Canada's actual abandonment. The region was confident that cargo and jet service were to be restored to southwestern Newfoundland, and went forward to welcome the new carrier.

If I can interject for a second here, we will be referring to First Air throughout my brief. That is not to say that the Chamber of Commerce is advocating for one particular airline; it could be First Air or any airlines that would come in to service our region. It is just that, for convenience, Bradley/First Air will be referred to.

*[Traduction]*

Bien que ces questions nous préoccupent grandement, nous croyons que durant les deux jours d'audiences, les entreprises locales auront la chance de faire part au comité de ces problèmes, et vous serez mieux en mesure de répondre à des questions précises.

La Chambre de commerce a donc choisi de mettre l'accent dans son mémoire sur certains agissements anti-concurrentiels, et sur la façon dont nous croyons que les politiques nationales en matière de concurrence devraient être appliquées pour corriger la situation. En d'autres mots, avant que les compagnies aériennes essaient de dissimuler leur conduite sous le couvert de la libre entreprise, essayons de voir tout d'abord si la libre entreprise existe réellement.

Monsieur le président, il paraît qu'on s'inquiétait quelque peu ce matin du fait que le Comité sénatorial entende nos doléances à ce sujet. La Chambre de commerce s'est adressée au Tribunal de la concurrence et nous espérons que Consommation et Corporations Canada trouvera notre requête fondée. Ces démarches ne sont toutefois qu'une conséquence des préoccupations du monde des affaires, qui a le sentiment que quelque chose ne va pas du tout. Nous ne demandons pas au Sénat de trancher cette question, nous voulons simplement vous faire part des sentiments de la collectivité de la façon dont ils se sont développés. Je crois donc que cela fait partie du mandat du Comité d'entendre ce que nous avons à dire à ce sujet.

Comme vous l'avez lu ou comme vous l'entendrez dans d'autres mémoires, Air Canada a desservi Stephenville pendant de nombreuses années, et ce service de transport des passagers et des marchandises était viable et utile pour les usagers et les transporteurs.

En apprenant qu'Air Canada prévoyait d'abandonner le service, la Chambre de commerce était très inquiète, mais vu la viabilité évidente de cette route, nous avons cru que nous pourrions attirer un autre transporteur. Notre principale inquiétude était de pouvoir le faire avant l'expiration de délai extrêmement serré de 120 jours imposé par la loi. Notre objectif était de trouver un autre transporteur avant le 17 juin 1989, de façon à éviter toute perturbation du service pour les citoyens et les entreprises du sud-ouest de Terre-Neuve.

Un comité représentant les organisations locales a effectué un nombre incalculable de recherches et de démarches et trouvé un transporteur désireux de prendre la relève, Bradley/First Air, qui ne pouvait pas cependant, comme nous l'avions craint, reprendre le service dans le délai prévu de 120 jours. Néanmoins, la région était assez soulagée d'apprendre que First Air était prête à reprendre le service le 21 août 1989, deux mois seulement après l'abandon de la ligne par Air Canada. Les gens de la région étaient convaincus que le service de transport des marchandises et d'avions à réaction serait rétabli dans le sud-ouest de Terre-Neuve et se sont empressés d'accueillir le nouveau transporteur.

Permettez-moi une courte parenthèse ici. Tout au long de notre mémoire, nous ferons référence à First Air, ce qui ne veut pas dire que la Chambre de commerce privilégie une compagnie aérienne donnée. Cela pourrait être First Air ou toute autre compagnie qui serait prête à desservir notre région. C'est

## [Text]

To the surprise of Bradley/First Air, however, and to the total shock of the people and businesses of the region, at the eleventh hour the understood agreement for joint fare arrangements between Air Canada and First Air was denied, and Air Canada, for the first time, referred to an exclusivity deal with Air Nova, its regional partner, for traffic into all of western Newfoundland.

This announcement by Air Canada, ladies and gentlemen of the Senate, more than anything else up to that point rocked the spirit of those of us who had worked so intensely to find an alternative carrier, and it sent waves of uncertainty throughout the business community itself.

We then regrouped and directed our efforts in trying to determine the causes for Air Canada's decision and what, if any, actions we could employ to overcome the problems associated with joint fare arrangements. What we discovered was not the effects of free enterprise making an adjustment to deregulation, but rather, the birth of a duopoly; total control by very few.

We continued to investigate what could be done to prevent this from growing and stunting the growth of our local economy. Through local lawyer Fred Stagg, we were put in touch with Mr. Lawson Hunter of the law firm of Fraser & Beatty in Ottawa, who is well known to you. With his advice, we began to examine more closely the criteria of the *Competition Act*.

After much consultation with local organizations, Air Canada, First Air, our legal Counsel and with the unanimous support of the Chamber's Board of Directors, we have concluded that the National Transportation and Competition Policy should react to what is happening in Stephenville and intervene to, first of all, order Air Canada to make joint fares available to First Air or any other airline, and prohibit air carriers from making exclusive arrangements with others.

Another section of the Act that we looked at was the Refusal To Deal. The Chamber of Commerce believes that Air Canada's refusal to enter into joint fare arrangements meets the criteria of the competition law.

First, the new entrant, First Air, is being prevented from carrying on business, that is, serving Stephenville because of Air Canada's refusal.

Second, the refusal is clearly the result of insufficient competition between the only two suppliers of joint fare arrangements; i.e. Air Canada and Canadian Air. Canadian Air has a limited service to Stephenville by its commuter airline, Air Atlantic. Air Canada has stated it has an exclusive geographic arrangement covering Stephenville with Air Nova. The Chamber of Commerce does not know whether Canadian Air's arrangement with Air Atlantic is also an exclusive geographic

## [Traduction]

par simple souci de commodité que nous mentionnons Bradley/First Air.

Donc, à la surprise des dirigeants de Bradley/First Air et à la consternation générale des habitants et des entreprises de la région, l'accord convenu de tarifs communs entre Air Canada et First Air a été rejeté à la dernière minute, et Air Canada, pour la première fois, a fait mention d'un contrat d'exclusivité avec son partenaire régional, Air Nova, pour le transport des marchandises et des passagers dans tout l'ouest de Terre-Neuve.

Cette annonce faite par Air Canada, Mesdames et Messieurs du Sénat, plus que toute autre chose jusqu'à maintenant, a ébranlé la confiance de ceux d'entre nous qui avaient travaillé si fort à trouver un autre transporteur et a jeté la confusion dans l'esprit de tous les gens d'affaires.

Nous nous sommes ensuite regroupés et efforcés de déterminer ce qui avait motivé la décision d'Air Canada et quelles mesures, le cas échéant, nous pourrions prendre pour surmonter les problèmes associés aux accords de tarifs communs. Ce que nous avons constaté, ce ne sont pas les effets de l'adaptation de la libre entreprise à la déréglementation, mais plutôt la naissance d'un duopole, c'est-à-dire la domination totale d'un très petit nombre de transporteurs.

Nous avons continué de chercher ce que nous pourrions faire pour empêcher qu'une telle situation se développe et entrave la croissance de notre économie locale. Par l'entremise d'un avocat de la région, Fred Stagg, nous avons contacté M. Lawson Hunter, du cabinet d'avocats Fraser et Beatty d'Ottawa, que vous connaissez très bien. Sur le conseil de ce dernier, nous avons commencé à examiner de plus près les critères contenus dans la Loi sur la concurrence.

Après avoir longuement consulté les organisations locales, Air Canada, First ainsi que notre conseiller juridique et forts de l'appui unanime du conseil d'administration de la Chambre de commerce, nous avons conclu que les responsables de l'application de la politique nationale sur les transports et la concurrence devraient examiner ce qui se passe à Stephenville et intervenir en ordonnant tout d'abord à Air Canada d'offrir des tarifs communs à First Air ou à toute autre compagnie aérienne et en interdisant aux transporteurs aériens de négocier des accords d'exclusivité avec d'autres.

Nous avons également examiné une autre disposition prévue dans la Loi, soit le refus de faire le commerce. La Chambre de commerce croit que le critère énoncé dans la Loi sur la concurrence s'applique au refus par Air Canada de négocier des accords de tarifs communs.

Premièrement, on empêche un nouvel arrivant, First Air, de poursuivre ses activités commerciales, c'est-à-dire de desservir Stephenville, à cause du refus d'Air Canada.

Deuxième, ce refus résulte clairement de l'absence d'une concurrence véritable entre les deux seuls transporteurs offrant des tarifs communs: Air Canada et Canadien International. Ce dernier offre un service limité en direction de Stephenville par le biais de son transporteur d'appoint, Air Atlantic. Air Canada a affirmé avoir une entente d'exclusivité sur le territoire couvrant Stephenville avec Air Nova. La Chambre de commerce ne sait pas si l'accord passé entre Canadien Interna-

*[Text]*

arrangement. In these circumstances, it is clear the refusal to supply joint fare arrangements is due to insufficient competition between the two suppliers.

Third, the product, that is, seats offered through joint fares, is not in short supply. Air Canada is not operating at full capacity out of Ottawa, the point where First Air wishes to connect Stephenville passengers and cargo with Air Canada.

Fourth, we believe First Air's record, including its history of dealings with Air Canada, demonstrates it can meet the usual trade terms. Also, for Air Canada to offer full fare connections, but not the normal lower priced joint fare arrangements, is not acceptable as an answer. If that were the case, ladies and gentlemen, anyone could circumvent the Refusal To Deal section by raising the price to the customer to a level that makes the product uneconomic.

In the Chamber of Commerce's view, and these views have been made known to the competition authorities, there appears to be sufficient basis to move under the Refusal To Deal section of the *Competition Act*.

We recognize the Competition Bureau must gather all the facts, but there is clearly a *prima facie* case and we urge them to move expeditiously.

Dealing with exclusive dealings. The second area of approach under the *Competition Act* is exclusive dealing. Air Canada's President, Mr. Jeannot, recently told the Newfoundland Government delegation, including the Premier, that one reason Air Canada refused First Air's request is its exclusive territorial arrangement with Air Nova.

If such an exclusive arrangement exists and particularly, if Canadian Air has similar arrangements with Air Atlantic, the result could be that new competitors will be prevented from entering or expanding in the Newfoundland market, new products will be prevented from entering this market, and competition will be substantially prevented between Air Nova, Air Atlantic and new competitors.

Again, the Chamber of Commerce believe these facts, if correct, justify immediate enforcement action by the Director under the *Competition Act*, to make such exclusive arrangements illegal and/or unenforceable. The Chamber of Commerce has asked the Director to take immediate action.

The Abuse of Dominance Provisions may also be applicable. All the Chamber of Commerce is saying is that the lack of the jet airline service to Stephenville may not be the result of its being an uneconomic service, but rather the result of possible

*[Traduction]*

tional et Air Atlantic est également un accord d'exclusivité. Dans ces circonstances, il est clair que le refus de négocier des accords de tarifs communs est lié à l'absence de concurrence suffisante entre les deux transporteurs.

Troisièmement, il n'y a pas de pénurie du produit, c'est-à-dire qu'il manque pas de sièges offerts par le biais de ces accords de tarifs communs. Air Canada ne fonctionne pas à pleine capacité en partance d'Ottawa, ville avec laquelle First Air veut établir une correspondance avec Air Canada pour les passagers et les marchandises en provenance de Stephenville.

Quatrièmement, nous croyons que First Air a démontré dans le passé, notamment dans ses transactions avec Air Canada, qu'elle peut respecter les conditions commerciales habituelles. L'offre par Air Canada d'offrir des correspondances plein tarif et non pas les tarifs communs normaux moins chers ne constitue pas de plus une solution acceptable. Sinon, Mesdames et Messieurs, tout le monde pourrait contourner la disposition sur le refus de faire le commerce en augmentant le prix payé par les consommateurs au point où le produit n'est plus économique.

De l'avis les membres de la Chambre de commerce, qui ont fait connaître leurs opinions aux autorités responsables de l'application de la politique de la concurrence, il semble qu'il y ait des motifs suffisants pour intenter une action en vertu de l'article sur le refus de faire le commerce contenu dans la Loi sur la concurrence.

Nous reconnaissons que le Bureau de la politique de concurrence doit recueillir tous les faits, il s'agit d'un cas qui est clairement recevable et nous les exhortons à faire preuve de célérité.

Maintenant parlons des ententes d'exclusivité. La deuxième question abordée dans la Loi sur la concurrence porte sur les ententes d'exclusivité. Le président d'Air Canada, M. Jeannot, a déclaré récemment au représentant du gouvernement de Terre-Neuve, notamment au premier ministre, qu'une des raisons pour lesquelles Air Canada a rejeté la demande de First Air tient à l'existence d'un accord d'exclusivité pour ce territoire avec Air Nova.

S'il existe un tel accord d'exclusivité et en particulier si Canadian International a des ententes similaires avec Air Atlantic, cela pourrait empêcher de nouveaux concurrents de pénétrer le marché de Terre-Neuve ou d'accaparer une part plus grande du marché, les nouveaux produits ne pourraient faire leur apparition sur ce marché et l'on limiterait grandement la concurrence entre Air Nova, Air Atlantic et de nouveaux concurrents.

Encore une fois, la Chambre de commerce croit que si ces faits sont exacts, une intervention immédiate du directeur en vertu de la Loi sur la concurrence est justifiée, afin que ces accords d'exclusivité soient déclarés illégaux ou inapplicables. La Chambre de commerce a demandé au Directeur de prendre des mesures immédiates.

Les dispositions relatives à l'abus de position dominante peuvent également s'appliquer. En fait, ce que la Chambre de commerce dit c'est que l'absence de service d'avions à réaction en direction de Stephenville peut ne pas être dû au fait qu'il s'agit d'un service non rentable, mais résulte plutôt de l'appli-

**[Text]**

artificial and anti-competitive policies and arrangements by the national carriers, and Air Canada, in particular.

As mentioned, the Chamber of Commerce believes the Director has grounds to prevent these anti-competitive practices, but if the *Competition Act* does not apply, then the Chamber of Commerce believes, and urges this Senate Committee, to enact specific Legislation giving either the National Transportation Agency or the Director, Legislative Authority, to specifically prohibit anti-competitive practices in the airline industry, such as refusal to enter into joint fare arrangements, and geographic market restrictions.

Ladies and gentlemen of the Senate, in our opening comments we suggested that we must determine if the current situation is a result of free enterprise due to deregulation, or if unfair business practices are occurring. It is the Chamber's belief that Air Canada is acting in defiance of the *Competition Act* and must be controlled.

As you are aware, the Chamber has requested a Director to investigate this matter and decide whether further legal action is warranted.

We ask the Senate Committee, in its final report, to recommend that action be taken by the appropriate government bodies to correct this situation so that free enterprise can exist.

**The Chairman:** Mr. Renouf, as you are probably aware, we received a submission just before we left, Saturday or Friday, we received this submission, entitled

Testimony by Lawson A.W. Hunter, Q.C., to the Senate of Canada Regarding the Withdrawal of Air Service by Air Canada to Stephenville, Newfoundland.

This is the lawyer to whom Mr. Renouf has referred. You are the client of Mr. Hunter, who is a well-known lawyer and former distinguished public servant who has dealt with restrictive trade practices all his life. This brief which has just been given to the Senators, and we didn't have an opportunity to read it, I would entertain a Motion that this particular submission be appended to the proceedings today. Is that agreed?

**UNANIMOUS CONSENT**

**The Chairman:** Mr. Renouf, how are you going to orchestrate the rest of your submission? Incidentally, I was going to ask you the question which you do make a reference to, and I marked it and then you come back to it again. You said that Air Canada, for the first time, referred to an exclusivity deal with Air Nova, and then you return to it and you attribute that knowledge or that statement to the President and Chief Executive Officer of Air Canada, who made that statement to the Premier and other officials of the Newfoundland Government.

**Mr. Renouf:** Yes. The opening comments by Mr. Jeannot was that, first of all, we have an exclusivity arrangement with

**[Traduction]**

cation possible de politiques et d'accords artificiels et anti-concurrentiels par les transporteurs nationaux, et plus particulièrement par Air Canada.

Comme nous l'avons mentionné, la Chambre de commerce croit que le Directeur a des raisons légitimes pour prévenir ces pratiques anti-concurrentielles, mais si la Loi sur la concurrence ne s'applique pas, alors la Chambre de commerce croit qu'il est nécessaire, et exhorte le Comité sénatorial en ce sens, d'adopter une loi particulière conférant à l'Office national des transports ou au Directeur les pouvoirs législatifs pour interdire expressément les pratiques anti-concurrentielles dans l'aviation commerciale, telles que le refus de négocier des accords de tarifs communs et les limitations géographiques du marché.

Mesdames et Messieurs du Sénat, nous avons indiqué dans nos remarques préliminaires qu'il faut déterminer si la situation actuelle est le résultat de l'adaptation de la libre entreprise à la déréglementation ou si nous sommes en présence de pratiques commerciales déloyales. La Chambre de commerce croit qu'Air Canada ne respecte pas la Loi sur la concurrence et qu'il faut mettre un frein à ce type de pratique.

Comme vous le savez, la Chambre de commerce a demandé à un directeur de faire enquête sur le sujet et de décider s'il y a lieu d'intenter d'autres poursuites.

Nous demandons au Comité sénatorial de recommander, dans son rapport final, que les organismes gouvernementaux compétents prennent des mesures pour corriger cette situation de façon à permettre la libre entreprise.

**Le président:** M. Renouf, comme vous le savez probablement, nous avons reçu un mémoire juste avant de partir, samedi ou vendredi, un mémoire intitulé

Témoignage de Lawson A.W. Hunter, c.r., devant le Sénat du Canada concernant l'abandon par Air Canada du service aérien en direction de Stephenville, Terre-Neuve. C'est l'avocat auquel a fait allusion M. Renouf.

Vous êtes le client de M. Hunter, qui est un avocat bien connu et un ancien fonctionnaire de grand mérite qui a travaillé toute sa vie dans le domaine des pratiques commerciales restrictives. Ce mémoire vient juste d'être remis aux sénateurs et nous n'avons pas encore eu la chance de le lire; je propose que ce mémoire soit annexé au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui. Est-ce que tout le monde est d'accord?

**CONSENTEMENT UNANIME**

**Le président:** M. Renouf, comment allez-vous organiser le reste de votre exposé? Incidemment, j'allais moi-même vous poser la question à laquelle vous faites allusion, je l'ai même prise en note ici et vous en reparlez encore. Vous avez dit qu'Air Canada, pour la première fois, mentionnait l'existence d'un contrat d'exclusivité avec Air Nova, puis vous revenez sur le sujet et vous attribuez la connaissance de ce fait ou cette déclaration au président et directeur général d'Air Canada, qui a fait cette déclaration au premier ministre et à d'autres représentants du gouvernement de Terre-Neuve.

**M. Renouf:** Oui. Dans ses remarques préliminaires, M. Jeannot a déclaré, tout d'abord, qu'Air Canada avait un

[Text]

Air Nova for service into western Newfoundland, being his opening reason for not granting the joint fare arrangement which, when we mentioned it at Consumer and Corporate Affairs, it certainly perked up a lot of ears. There is something definitely wrong if those types of activities can take place.

**The Chairman:** Maybe we are splitting hairs here, but it is obvious that they have an exclusive arrangement. Is there anything particularly sinister about that? But then, you go a step further and say that this directly refers to a refusal for a joint fare. Do you follow my point?

**Mr. Renouf:** Yes, I understand your point.

**The Chairman:** They are in bed together, they are partners. They own a business together.

**Mr. Renouf:** Yes, I agree. The only thing being, of course, it is one thing to be bedfellows, but if it is at the expense of other airlines being able to come in to a marketplace, then it gets to be not such a happy marriage.

**The Chairman:** It is just that I want to make it clear, because you are now on the Record, and you are saying that the reason for Air Canada declining to do a joint fare thing with First Air was directly because of the President's remark that he has an exclusive deal with his alliance partner.

**Mr. Renouf:** He has an exclusive deal which prevents him from offering joint fare arrangements to other airlines.

**The Chairman:** Senator Spivak?

**Senator Spivak:** I don't want to take too much time, but I want to review the situation with regard to the Consumer and Corporate Affairs and your asking them to investigate. Would you mind outlining for me where this is in terms of what the status is of this request? because of course, the Legal Counsel for Air Canada said, no, we can't talk about this because it is sub judica. Is it because it may lead to legal proceedings or is it because it is already at the status of investigation? If you can just tell me what the various methods are of interested parties referring to the Consumer and Corporate Affairs Office to take action under the *Competition Act*. That would clarify that for me.

**Mr. Renouf:** Probably as a point of clarification; as it sits right now, there is no legal grievance filed with the Competition Tribunal. The procedure that you are talking about works basically this way: if any body, group or person feels that there is some sort of unethical practice going on, they then approach first Consumer and Corporate Affairs. Consumer and Corporate Affairs will evaluate whether or not there is enough evidence.

**Senator Spivak:** Excuse me, who at Consumer and Corporate Affairs? Are you going directly to the Minister, through a Director, in that office?

[Traduction]

accord d'exclusivité avec Air Nova pour les services aériens dans l'ouest de Terre-Neuve et que c'était la raison pour laquelle il ne pouvait conclure d'accord de tarifs communs. Quand nous avons mentionné ce fait à Consommation et Corporations Canada, cela a certainement fait dresser l'oreille à beaucoup de monde. Il y a quelque chose qui ne marche sûrement pas si ces types d'activités sont permises.

**Le président:** Peut-être coupons-nous ici les cheveux en quatre, mais il est évident qu'ils ont un accord d'exclusivité. Y a-t-il quelque chose de particulièrement répréhensible là-dedans? Puis vous ajoutez que cet accord d'exclusivité est directement lié au refus d'offrir des tarifs communs. Voyez-vous où je veux en venir?

**M. Renouf:** Oui, je comprends.

**Le président:** Ils couchent ensemble, ce sont des partenaires. Ils sont ensemble propriétaires d'une entreprise.

**M. Renouf:** Oui, j'en conviens. La seule chose, bien sûr, est qu'on peut partager le même lit, mais si cela empêche d'autres compagnies aériennes de faire leur entrée sur le marché, alors ce mariage n'est pas très heureux.

**Le président:** Je veux juste mettre les choses au clair, parce que vos propos sont maintenant consignés par écrit, et vous dites que la raison pour laquelle Air Canada refuse de négocier des tarifs communs avec First Air est directement liée à l'existence d'un accord d'exclusivité avec son associé, accord qu'a mentionné le président dans ses remarques.

**M. Renouf:** Il a un contrat d'exclusivité qui l'empêche de négocier des accords de tarifs communs avec d'autres compagnies aériennes.

**Le président:** Sénateur Spivak?

**Le sénateur Spivak:** Je ne veux pas monopoliser trop de temps, mais j'aimerais examiner où en sont vos démarches auprès de Consommation et Corporations Canada et votre demande d'enquête. Auriez-vous l'obligeance de me dire où en est cette demande parce que le conseiller juridique d'Air Canada nous a dit qu'il ne pouvait en parler parce que l'affaire est devant les tribunaux? Est-ce parce que cette demande peut donner lieu à des poursuites en justice ou est-ce parce que l'enquête a déjà été entreprise? Pourriez-vous juste me dire de quelles façons doivent procéder les parties intéressées pour soumettre une question à l'attention du bureau de Consommation et Corporations Canada pour que celui-ci prenne des mesures pour faire appliquer la Loi sur la concurrence. Cela m'aiderait à éclaircir ce point.

**M. Renouf:** Pour clarifier peut-être les choses, je dirais que, pour le moment, aucune plainte dans les règles n'a été déposée devant le Tribunal de la concurrence. La façon de procéder est essentiellement la suivante: si un organisme, groupe ou personne estime qu'il existe certaines pratiques déloyales, ils doivent contacter d'abord Consommation et Corporations Canada. Le Ministère évaluera ensuite s'il existe des preuves suffisantes.

**Le sénateur Spivak:** Je m'excuse, qui s'occupe de ces questions à Consommation et Corporations Canada? Contactez-

[Text]

**Mr. Renouf:** The Director of Consumer and Corporate Affairs.

**Senator Spivak:** The Director of Investigation and Research, okay.

**Mr. Renouf:** Once they satisfy the Board that there is enough evidence to proceed, they then will go ahead and submit a grievance with the Competition Tribunal, but we can't just go from here to the Tribunal.

**Senator Spivak:** They submit a grievance on your behalf or on behalf of the Crown?

**Mr. Renouf:** I am not 100% certain on that. I would say that it would be on behalf of the Crown, because if there is criminal activity involved with it, it would be on behalf of the Crown, I would guess.

**Senator Spivak:** Criminal? You are talking about civil proceedings. Surely this isn't a criminal act.

**The Chairman:** Yes, it is.

**Senator Spivak:** It is a criminal act, really?

**The Chairman:** For the benefit of those who wonder where we are here on this; this is Mr. Hunter's submission, which you haven't seen, and Mr. Hunter is not here. His last paragraph is a short paragraph and I will read it, and it may be of interest to Mr. Thompson, because it bears on something he said earlier today. Mr. Hunter, the Lawyer for the Stephenville Chamber of Commerce who is looking into this matter, says:

In conclusion, in my view, the hopes of deregulation have not been realized. That is not to blame anyone, but the reality is that we have evolved to a situation in Canada where we cannot, and the public cannot be assured, there will be adequate competition in the public interest in the airline business. In light of this, the government must, in my view, assess the type of competition policy it wants to adopt for the industry and either make specific amendments to the *National Transportation Act* or indicate that the *Competition Act* will be vigorously applied to police behaviour in the industry.

This is really the guts of the submission, in the last paragraph. Are there any other questions, Senator Atkins?

**Senator Atkins:** It reinforces what we heard from Mr. Thompson this morning.

**The Chairman:** Yes it does, very much so.

**Senator Marshall:** Mr. Renouf is asking us, at page 4 of his brief,

... to enact specific Legislation giving either the National Transportation Agency or the Director/Legislative Authority, to specifically prohibit anti-competitive practices in the airline industry.

[Traduction]

vous directement le ministre, ou passez-vous par un directeur au sein de ce bureau?

**M. Renouf:** Le directeur de Consommation et Corporations Canada.

**Le sénateur Spivak:** Vous voulez dire le directeur des enquêtes et recherches.

**M. Renouf:** Après avoir démontré au Bureau qu'il y a suffisamment de preuves pour aller de l'avant, ils déposeront une plainte auprès du Tribunal de la concurrence; on ne peut s'adresser directement au Tribunal.

**Le sénateur Spivak:** Ils déposent une plainte en votre nom ou au nom de la Couronne?

**M. Renouf:** Je ne suis pas tout à fait sûr. Je dirais que ce serait au nom de la Couronne, parce que si cela implique une activité criminelle, la plainte sera faite au nom de la Couronne, j'imagine.

**Le sénateur Spivak:** Criminelle? Vous parlez de poursuites au civil. Il ne s'agit sûrement pas d'un acte criminel.

**Le président:** Oui, c'en est un.

**Le sénateur Spivak:** S'agit-il vraiment d'un acte criminel?

**Le président:** Pour ceux qui veulent savoir de quoi il retourne, j'ai en main ici le mémoire présenté par M. Hunter, dont vous n'avez pas encore pris connaissance. M. Hunter n'est pas présent parmi nous. Son dernier paragraphe, que je vais vous lire, est très bref et il pourrait intéresser M. Thompson puisqu'il concerne une remarque qu'il a faite plus tôt aujourd'hui. M. Hunter, l'avocat de la Chambre de commerce de Stephenville, qui est chargé de cette question, dit ce qui suit:

Bref, à mon avis, les espoirs de la déréglementation ont été déçus. Il ne s'agit pas de faire porter le blâme par qui que ce soit, mais le fait est que nous avons au Canada évolué vers une situation où la population et nous-mêmes ne pouvons avoir l'assurance qu'il y aura suffisamment de concurrence dans l'industrie de l'aviation, dans l'intérêt du public. C'est pourquoi le gouvernement doit, à mon avis, déterminer le type de politique qu'il entend adopter pour régir la concurrence dans le secteur de l'aviation et soit apporter des modifications précises à la *Loi nationale sur les transports* soit indiquer que la *Loi sur la concurrence* sera rigoureusement appliquée pour réglementer l'industrie.

C'est vraiment là le contenu essentiel de l'exposé, au dernier paragraphe. Y a-t-il d'autres questions, sénateur Atkins?

**Le sénateur Atkins:** Ce point ne fait que renforcer les propos tenus par M. Thompson ce matin.

**Le président:** Oui, absolument.

**Le sénateur Marshall:** M. Renouf nous demande à la page 4 de son mémoire

...de légiférer de manière à conférer à l'Office national des transports ou au directeur le pouvoir d'interdire les pratiques anticoncurrentielles dans l'industrie de l'aviation.

[Text]

I guess we could introduce a Bill, but is it practical in this case to?

**Senator Spivak:** Surely, we would talk about remedies after we have heard everybody, not at this point, Mr. Chairman.

**Senator Marshall:** Yes, well, I want Mr. Renouf to know that we just can't go back and introduce a Bill. You are asking that action be taken by government bodies to correct this situation, and I imagine you referred to the refusal to enter into joint fare arrangements and geographic market restrictions. We would certainly consider it, I imagine Mr. Chairman, but we can't just introduce a Bill.

**The Chairman:** It is a little premature. We haven't gone back to sift the evidence yet.

**Senator Spivak:** We are not about to throw them in jail yet.

**Senator Marshall:** I am trying to assure Mr. Renouf that we hear him.

**Mr. Renouf:** I realize your limitations, yes.

**Senator Marshall:** You know, we are the Senate. We can't do everything.

**The Chairman:** Are there any questions?

**Mr. Renouf:** I have the witness registration in front of me, so I assume that you wanted me to recommend the next witness?

**The Chairman:** Yes, you are in charge now. You are calling the witness.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, can I just make a point?

**The Chairman:** Yes, certainly.

**Senator Graham:** I am not going to delve into this, but I would like very much if we could re-call, just for a few seconds, the Counsel for Air Canada to clarify the situation with respect to exclusivity, because I am not satisfied that we are all clear on that. There seems to be an impression abroad that an exclusive arrangement exists between Air Canada and its alliance partner, Air Nova, that prevents joint fare arrangements with any other airline. I don't know that that is the case. Perhaps we should leave that, Mr. Chairman, and I put it to you as the Chairman and you can make the appropriate decision on exploring that further with the representative of Air Canada or Air Nova, who is going to be appearing here tomorrow afternoon, but Mr. Chairman, I leave that to you. It may be that the Counsel for Air Canada will not be here tomorrow and they may want to respond to that dilemma, at least in my mind at the present time, which should only take him a few seconds.

**The Chairman:** Would you prefer that that matter be left until tomorrow?

[Traduction]

Je suppose que nous pourrions adopter un projet de loi, mais dans ce cas, serait-ce une solution pratique?

**Le sénateur Spivak:** Il va sans dire, monsieur le président, que nous ne parlerons de solution qu'une fois que nous aurons entendu le point de vue de tout le monde, mais pas à ce stade.

**Le sénateur Marshall:** Très bien, mais j'aimerais qu'il soit très clair dans l'esprit de M. Renouf qu'il nous est impossible de revenir en arrière et d'adopter un projet de loi. Ce que vous demandez c'est que les organismes gouvernementaux entreprennent de corriger cette situation, et je suppose que vous faites allusion au refus de signer des ententes en matière de tarification et aux restrictions géographiques touchant le marché. Nous examinerons certainement la situation, monsieur le Président, mais nous ne pouvons simplement adopter un projet de loi.

**Le président:** C'est un peu prématuré. Nous n'avons pas encore examiné les témoignages.

**Le sénateur Spivak:** Nous ne sommes pas encore à la veille de mettre des gens en prison.

**Le sénateur Marshall:** Ce que je tente de faire c'est de donner à M. Renouf l'assurance que son point de vue est entendu.

**M. Renouf:** Je me rends bien compte de vos contraintes.

**Le sénateur Marshall:** Vous savez, nous sommes le Sénat. Nous n'avons pas tous les pouvoirs.

**Le président:** Y a-t-il des questions?

**M. Renouf:** J'ai devant moi la liste des témoins. Je suppose que vous vous attendez à ce que je convoque le prochain témoin.

**Le président:** Tout à fait, c'est vous qui êtes maître de la situation maintenant. Il vous appartient de convoquer le témoin.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, puis-je simplement faire une remarque?

**Le président:** Très certainement.

**Le sénateur Graham:** Je ne m'attarderai pas sur la question, mais j'aimerais beaucoup demander au représentant d'Air Canada de clarifier rapidement la situation concernant l'exclusivité, puisque je ne suis pas convaincu que les choses soient très claires dans notre esprit à ce sujet. On semble penser à l'étranger qu'il existe une entente exclusive entre Air Canada et son partenaire, Air Nova, qui interdit la conclusion d'accords en matière de tarification avec toute autre compagnie aérienne. Je ne sais pas si tel est le cas. Peut-être devrions-nous laisser cette question de côté, monsieur le président, et je vous laisse le soin de décider s'il y a lieu d'approfondir le sujet avec le représentant d'Air Canada ou d'Air Nova, qui va témoigner ici demain après-midi. Monsieur le président, je laisse cela à votre discrétion. Il est possible que le représentant d'Air Canada ne soit pas parmi nous demain et qu'il veuille apporter des précisions sur ce qui m'apparaît à l'heure actuelle comme un dilemme, ce qu'il pourrait faire en quelques secondes.

**Le président:** Préfereriez-vous que la question soit mise de côté jusqu'à demain?

[Text]

**Mr. Lafrenière:** If I might say, Mr. Chairman, I am rather taken aback, not to say somewhat upset, that some accusations have been made against Air Canada that are virtually of a criminal nature, and I am having some great difficulties determining whether or not I shouldn't insist on the right of Air Canada to have those charges heard in a forum, if I might say, sir, more suited to hearing that kind of charge, where witnesses are indeed put under Oath, but where they are also cross-examined under Oath, and that is a determination that I am going to have to make, I suspect, in due course. However, with regard to the exclusivity or the so-called exclusivity arrangement, I am afraid I wasn't present at the meeting to which reference is made and the ordinary rules of evidence, I suspect, might well require that if we are going to find out exactly what a certain individual said, the best evidence will be obtained from that witness himself.

The arrangement, whatever it might be, with Air Nova does not preclude us from making joint fare arrangements with other carriers, because if that were the case, we couldn't make a joint fare arrangement with Cathay Pacific, so I think that that is about the extent of an answer that I wish to give at this time, Mr. Chairman.

**Senator Graham:** That answers my question.

**The Chairman:** Also, too, I think that Mr. Lafrenière should be given assurance that nobody has accused anybody of criminal behaviour.

**Mr. Lafrenière:** With respect, Senator, that is not the way I heard it.

**The Chairman:** How it came out was really that someone suggested whether or not an action that was taken under the *Competition Act* was either a civil or a criminal action.

**Mr. Lafrenière:** But that is now under investigation, which is part of the process under the *Competition Act*, Senator, and on that basis, I have some great difficulties about presenting a witness here tomorrow, under those circumstances.

**The Chairman:** You are going back to the sub judice?

**Mr. Lafrenière:** Yes, I am sir. However, I would like to give that matter a little more thought, if I could, but I thought that seeing that you invited the comment, I thought I should let you know where my thinking was at this particular time.

**The Chairman:** We don't want to get these Hearings too formal; this is not a Court.

**Mr. Lafrenière:** That has become obvious, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I think that there is a bit of a feeling that tomorrow afternoon, there may be a number of those who have already appeared who may wish to appear again, and we will set up some informal way in which that can be done, so that if there is anything that is on the Record that clearly needs to be straightened away, there will be an opportunity. We are not going to leave here leaving witnesses frustrated if they have evidence that there has been a statement either inaccurate or perceived to be inaccurate; that is the last thing we want to do.

[Traduction]

**M. Lafrenière:** Si je puis me le permettre, M. le président, je suis quelque peu décontenancé, pour ne pas dire bouleversé, d'apprendre que des accusations de nature presque criminelle ont été portées contre Air Canada, et j'ai passablement de difficulté à déterminer si je devrais ou non insister sur le droit qui revient à Air Canada de plaider sa cause devant un tribunal qui, à mon avis, est plus apte à entendre ce genre de cause puisque les témoignages ainsi que les contre-interrogatoires se font sous serment, et c'est un point de vue que je vais devoir, me semble-t-il, faire valoir au moment opportun. Toutefois, en ce qui concerne l'entente en matière d'exclusivité, j'étais malheureusement absent à la réunion à laquelle il est fait allusion et je suppose qu'en matière de témoignage, la règle qui prime veut que la meilleure façon d'obtenir des précisions au sujet d'un témoignage est de s'adresser directement à l'intéressé.

L'entente, quelle qu'elle soit, conclue avec Air Nova ne nous empêche nullement de signer d'autres accords en matière de tarification avec d'autres transporteurs, car si tel était le cas, il nous serait impossible de traiter avec Cathay Pacific. C'est en substance l'intervention que je voulais faire à ce stade-ci, M. le président.

**Le sénateur Graham:** Voilà qui répond à ma question.

**Le président:** À mon avis, il ne faudrait pas non plus oublier qu'il faut donner à M. Lafrenière l'assurance que nul n'a accusé qui que ce soit d'acte criminel.

**M. Lafrenière:** Sauf votre respect, M. le sénateur, ce n'est pas ainsi que j'ai interprété les choses.

**Le président:** Ce qui s'est vraiment passé c'est que quelqu'un a vraiment demandé si une accusation portée en vertu de la *Loi sur la concurrence* relevait du droit civil ou du droit criminel.

**M. Lafrenière:** Mais l'enquête se déroule actuellement, comme le prévoit la *Loi sur la concurrence*, M. le sénateur, et dans ces circonstances, il m'est très difficile de convoquer un témoin ici demain.

**Le président:** Vous invoquez le fait que l'affaire est encore devant les tribunaux?

**M. Lafrenière:** Tout à fait. Cependant, j'aimerais si possible pousser un peu plus loin la réflexion sur ce sujet, mais j'ai jugé à-propos de vous faire connaître mon point de vue sur la question à ce stade-ci, puisque c'est vous qui avez abordé le sujet.

**Le président:** Nous ne voulons pas donner un caractère trop officiel à ces délibérations car nous ne sommes pas un tribunal.

**M. Lafrenière:** Cela semble maintenant évident, M. le président.

**Le président:** Selon moi, certains ont l'impression que demain après-midi, un certain nombre de ceux qui ont déjà témoigné voudront peut-être se faire entendre une fois de plus, et nous mettrons en place un mécanisme quelconque pour rendre la chose possible, de manière qu'il soit possible de rectifier, s'il y a lieu, certains faits qui figurent peut-être déjà dans les annales. Nous n'allons pas laisser partir les témoins avec un sentiment de frustration qui viendrait d'une incapacité de revenir sur un témoignage inexact ou perçu comme tel. C'est la dernière des choses que nous souhaitons.

[Text]

**Mr. Lafrenière:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Renouf:** Mr. Chairman, without further comment, I will ask Miss Julia Shears, President of the Bay St. George Association for the Disabled to come forward, if she is prepared. Miss Shears.

**Senator Marshall:** On a point of order, Mr. Chairman, I want you to know that Julia Shears is a good friend of mine from way back; she is much younger than I am.

**Miss Shears, President, Bay St. George Association for the Disabled:** On behalf of the disabled persons of the southwestern Newfoundland region, I would like to extend our welcome to the members of the Senate Committee and our thanks for expressing interest in our concerns.

My name is Julia Shears, as you all know, and I am President of the Bay St. George Association for the Disabled. I also serve on the Board of the Provincial Consumer Organization for Disabled Persons. In those capacities, I am required to travel several times a year.

In recent years, there have been considerable gains made towards recognizing the special needs of handicapped persons, and developments have taken place which attempt to provide the disabled with equal access and opportunity. It is in that context that we wish to express our dismay regarding the regressive developments surfacing in the airline industry in Canada today and, most particularly, in our region of southwestern Newfoundland.

In larger airport terminals, handicapped persons can board aircraft with the assistance of regular wheelchairs, elevators and enclosed boarding ramps when travelling on regular jets. With the hub and spoke system, those of us travelling from rural areas arrive at those large terminals in smaller aircraft, where gate assignment is usually at the extremities, thus requiring a long trek, in all sorts of weather conditions, to the central part of the terminal building. In addition, the hub and spoke system necessitates aircraft changes which, just a short time ago, were unnecessary.

While Air Canada served Stephenville, travelling to central Canada was as comfortable as possible a journey for the disabled. Boarding the jet, however, was not as convenient a process as it is in the large centres because wheelchairs were required to be taken outside and placed on a hydraulic system, to be elevated to the level of the entrance, much like you have likely seen freight handled. Once on board, the seats are reasonably roomy, and assistance can be provided with removal of outerwear and positioning in assigned seating without undue hardship.

The Air Canada abandonment of service to southwestern Newfoundland has resulted in tremendous discomfort and inconvenience to the disabled, and in my view, will serve to isolate us significantly, denying us access to which we have become accustomed in recent years.

[Traduction]

**M. Lafrenière:** Merci, M. le président.

**M. Renouf:** M. le président, sans plus tarder, je demanderai à M<sup>lle</sup> Julia Shears, présidente de l'Association for the Disabled de Bay St. George, de prendre la parole, si elle le désire. M<sup>lle</sup> Shears.

**Le sénateur Marshall:** Je tiens, M. le président, à ce que vous sachiez que M<sup>lle</sup> Julia Shears est une bonne amie de longue date; elle est beaucoup plus jeune que moi.

**Mlle Shears, présidente, Bay St. George Association for the Disabled:** Au nom des personnes handicapées du sud-ouest de Terre-Neuve, j'aimerais souhaiter la bienvenue aux membres du Comité sénatorial et les remercier de s'intéresser aux questions qui nous préoccupent.

Comme vous le savez, je me nomme Julia Shears et je suis présidente de l'Association for the Disabled de Bay St. George. Je siège également au sein du conseil de la Provincial Consumer Organization for the Disabled Persons. À ces titres, je suis appelée à voyager plusieurs fois l'an.

Ces dernières années, des progrès énormes ont été enregistrés sur le plan de la reconnaissance des besoins spéciaux des personnes handicapées, et des efforts ont été entrepris en vue de procurer aux personnes handicapées l'égalité d'accès à l'emploi et aux services. C'est dans un tel contexte que nous désirons exprimer notre consternation au sujet des tendances régressives qu'on commence à observer dans l'industrie de l'aviation au Canada à l'heure actuelle, et plus particulièrement, dans notre région du sud-ouest de Terre-Neuve.

Dans les grands aéroports, les personnes handicapées peuvent monter à bord d'un avion au moyen d'un fauteuil roulant normal, d'ascenseurs et de rampes d'embarquement ceinturées lorsqu'elles empruntent un avion normal. Avec le système «moyeu-rayons de roue», ceux d'entre nous qui viennent d'un milieu rural se rendent dans les grands aéroports à bord d'un petit appareil qui se voit attribuer des portes d'accès normalement situées aux extrémités de l'aérogare, de sorte que les voyageurs sont tenus de parcourir une longue distance, dans les conditions atmosphériques les plus variées, pour se rendre à la partie centrale de l'aéroport. En outre, le système «moyeu-rayons de roue» nécessite des changements d'avion qui, hier encore, ne s'imposaient pas.

Lorsqu'Air Canada desservait Stephenville, le trajet jusqu'au centre du Canada se faisait dans les conditions les plus confortables possible pour les personnes handicapées. L'embarquement, toutefois, n'était pas aussi pratique qu'il ne l'est dans les grands centres. Les fauteuils roulants devaient passer par l'extérieur et être placés sur un système hydraulique, un peu comme s'il s'agissait de marchandises, pour accéder au niveau de la porte de l'appareil. À bord, c'est assez spacieux, et les passagers peuvent obtenir de l'aide pour enlever leurs vêtements de dessus et s'installer assez aisément dans le siège qui leur est attribué.

La décision d'Air Canada de ne plus desservir le sud-ouest de Terre-Neuve s'avère très incommode pour les personnes handicapées et, à mon avis, aura pour effet de nous isoler considérablement, et de nous refuser un service auquel nous nous sommes habitués depuis quelques années.

[Text]

We are now required to travel via Dash 8 aircraft, which provide us with inadequate space in their seating. Lack of maneuverability creates extreme difficulty once the boarding process has been surmounted. Perhaps you are not familiar with the

Washington Chair.

Let me describe it to you; it is a narrow, grey steel contrivance with a high straight back and, in appearance, is not unlike a warehouse cart. Airline employees are required to transfer the disabled person from his or her wheelchair into this piece of equipment, and it is a most indelicate process. The chair is designed in this fashion to accommodate the very narrow entrance to the Dash 8 aircraft. Because of the instability of the disabled person when placed in a chair like this, considerable care must be taken to strap the passenger into the chair before tackling the stairway. All in all, the travelling experience for the disabled has now become an arduous and most difficult experience.

Our organization is also extremely concerned about the inability to transfer stretcher cases to larger medical centres for specialty treatment. Dash 8 aircraft cannot accommodate stretcher cases, nor can the BAE 146 jet. In one particular local case, a child whose legs must be kept extended, and who under normal circumstances would be a stretcher case, has had to travel to St. John's six times since July 17 of this year. The child is taken out to the aircraft on a stretcher where she is then loaded on the aircraft by employees. She is placed with her back against the window of the aircraft and her legs outstretched over two seats. It is in that position that she must endure the trip to the capitol.

Overall, travel times are now longer than in recent months, and travelling has become an exhausting and discouraging experience for the disabled.

In addition to these problems, Durnford's Prosthetic Services often requires fittings, adjustments, parts and supplies from Toronto. Service has now become slower, due to transportation difficulties, and the end result is discomfort and inconvenience for the disabled. The same applies to wheelchairs and other equipment used by the disabled.

Thank you for listening to our concerns. It is our hope that you can use your influence to bring about the possibility of joint fare arrangements, so that we have a fighting chance to restore adequate air service to the physically challenged people of our region. Thank you ladies and gentlemen.

**The Chairman:** Thank you, Mrs. Shears. It is very difficult to react to that brief. Are there any questions?

**Senator Marshall:** Just one; Julia, from a national perspective, do you belong to a national organization?

**Miss Shears:** No, I don't directly.

**Senator Marshall:** You don't, so we don't know how widespread this problem is across Canada?

[Traduction]

Nous sommes maintenant tenus d'emprunter un Dash 8, dont l'intérieur n'est pas très bien aménagé pour nous. Ce manque d'espace occasionne des difficultés énormes une fois que les obstacles de l'embarquement ont été surmontés. Savez-vous ce qu'est un

«fauteuil Washington».

Permettez-moi de vous le décrire. Il s'agit d'un dispositif étroit, en acier, muni d'un dossier élevé et à angle droit, qui n'est pas sans rappeler les chariots d'entrepôts. Le personnel d'aviation est tenu de déplacer la personne handicapée de son fauteuil roulant à ce dispositif, opération qui est très gênante. Ce fauteuil est ainsi conçu pour s'adapter à la porte d'accès très étroite du Dash 8. Comme la personne handicapée placée dans ce genre de fauteuil se trouve en équilibre très instable, il faut bien prendre soin de l'attacher à l'aide d'une courroie avant d'emprunter l'escalier. Bref, les déplacements sont devenus pour la personne handicapée une expérience des plus éprouvantes.

Il y a une autre situation qui préoccupe énormément notre association: l'incapacité de transférer les malades en civière à de grands centres médicaux où ils peuvent obtenir des soins spécialisés. Le Dash 8 ne peut répondre à ce besoin, pas plus que le BAE 146. Dans un cas précis, une enfant dont les jambes doivent être tendues en permanence, et qui, en temps normal, devrait être confinée à une civière, a dû se déplacer jusqu'à St. Jean à six reprises depuis le 17 juillet de cette année. L'enfant est transportée sur une civière jusqu'à l'avion où les employés s'occupent de la mettre à bord. Elle est installée de manière à avoir le dos tourné contre la fenêtre de l'appareil, les jambes étant étirées sur deux sièges. C'est dans cette position qu'elle doit endurer le trajet jusqu'à la capitale.

Dans l'ensemble, le temps du trajet est maintenant plus long qu'il ne l'était il y a quelques mois, et les déplacements sont devenus une entreprise épuisante et décourageante pour la personne handicapée.

De surcroît, les services prothétiques Durnford ont souvent besoin d'appareils, de réglages, de pièces et de fournitures de Toronto. Le service a maintenant ralenti en raison des difficultés de transport, de sorte que les personnes handicapées en pâtissent. La même remarque s'applique aux fauteuils roulants et à d'autres appareils utilisés par les personnes handicapées.

Merci de nous avoir prêté une oreille attentive. Nous espérons que vous pourrez exercer votre pouvoir d'influence pour faciliter la conclusion d'ententes en matière de tarification de manière à nous donner la possibilité de redonner aux personnes physiquement handicapées de notre région un service aérien adéquat.

**Le président:** Merci, Mme Shears. Il est très difficile de réagir à ce mémoire. Y a-t-il des questions?

**Le sénateur Marshall:** Une seule, Julia, appartenez-vous à une association d'envergure nationale?

**Mlle Shears:** Non, pas directement.

**Le sénateur Marshall:** Ainsi, nous ne savons pas dans quelle mesure ce problème est répandu au Canada?

[Text]

**Miss Shears:** Well, no; personally, I travel across. I mean, I can only speak from a personal point of view, in that regard, sir.

**Senator Marshall:** It is a worthwhile point you brought to our attention.

**The Chairman:** It would be quite widespread, I would think.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, could she tell us how many disabled wheelchair patients that would be in this 40,000 area which was served by Stephenville? Is there an association? How many members are there?

**Miss Ling Oue, Executive Director, Bay St. George Association for the Disabled:** According to our survey that we did in June 1989, this year, we had 39 who are permanently disabled, in wheelchairs, in the Bay St. George area, and that is not including the other people who are mobility impaired, through crutches, canes and walkers.

**Senator Bonnell:** Thank you, Mr. Chairman. It was good of you to come here today to tell us. It is well worth our while to keep your thoughts in mind, and we want to congratulate you for coming and doing this on behalf of the disabled.

**Miss Shears:** Thank you.

**The Chairman:** I am sure, Miss Shears, that you realize that this question is not intended to be insensitive. You do have a specially designed bus?

**Miss Shears:** Yes, we do.

**The Chairman:** In the case of this youngster you referred to, why wouldn't the bus be taking her to the nearest jet area at Deer Lake? Is that an alternative?

**Miss Oue:** For one thing, right now we are just starting to get our bus service on the go and we are not receiving any funding whatsoever from the government. We are doing this through our Association and I think we experienced a lot of cost difficulties, at times, to keep it operating and to keep a full-time staff on hand to carry out these situations.

**The Chairman:** You only had the bus recently, you are saying?

**Miss Shears:** Three years.

**Miss Oue:** We had it since 1987 and it has been used for a summer recreation program, to integrate disabled and kids together in recreation activities, and the Association has been trying really hard to try and get, on the go, all year round to provide services such as this, but right now, we are still trying to get on top of things, and funding is very hard to come by, because we are not receiving any funding at all.

**Senator Atkins:** Mr. Chairman, one point of information. In the *Transportation Act* of 1987, there is a provision that indicates that there should not be undue obstacle to the mobility of persons, including those persons who are disabled. I just want to bring that to the attention of the panel.

[Traduction]

**Mlle Shears:** Eh bien, non. Personnellement, je parcoure tout le pays. Mais je ne parle qu'en mon propre nom.

**Le sénateur Marshall:** C'est un point sur lequel vous avez bien fait d'attirer notre attention.

**Le président:** Le problème serait, à mon avis, assez répandu.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, pourrait-elle nous indiquer le nombre de personnes handicapées en fauteuil roulant que compte ce bassin de population de 40 000 personnes qui était desservi par Stephenville? Y a-t-il une association? Combien de membres regroupe-t-elle?

**Mlle Ling Oue, directrice générale, Bay St. George Association for the Disabled:** Selon l'enquête que nous avons réalisée en juin 1989, trente-neuf personnes qui souffrent d'une incapacité chronique et qui se déplacent en fauteuil roulant vivent dans la région de Bay St. George, et je n'inclus pas ici les personnes à mobilité réduite, qui se servent de béquilles, de cannes et de déambulateurs.

**Le sénateur Bonnell:** Merci, monsieur le président. Merci d'avoir pris la peine de venir témoigner devant nous aujourd'hui. Il est utile de ne pas perdre de vue vos réflexions, et nous vous félicitons d'avoir pris la parole au nom des personnes handicapées.

**Mlle Shears:** Je vous remercie.

**Le président:** Mlle Shears, cette question s'adresse à vous. Ne la prenez surtout pas en mauvaise part. Disposez-vous d'un autobus spécial?

**Mlle Shears:** Oui.

**Le président:** Dans le cas de cette petite fille dont vous avez parlé, pourquoi l'autobus ne la conduirait-il pas à la région la plus proche desservie par les avions, soit à Deer Lake? Serait-ce une solution de rechange?

**Mlle Oue:** Pour l'instant, notre service d'autobus démarre à peine, et nous ne recevons aucune aide financière du gouvernement. Nous ne comptons que sur notre Association et je pense qu'il nous arrive d'avoir énormément de difficulté à trouver les fonds dont nous avons besoin pour assurer la bonne marche du service et pour embaucher des employés à temps plein qui pourraient répondre à ce genre de besoins.

**Le président:** Vous dites que vous n'avez cet autobus que depuis peu?

**Mlle Shears:** Depuis trois ans.

**Mlle Oue:** Exactement depuis 1987. Et il a été utilisé pour un programme estival de loisirs qui visait à réunir les sujets handicapés et les enfants normaux dans le cadre d'activités récréatives. L'Association fait tout ce qu'elle peut pour offrir des services de ce genre à longueur d'année, mais pour l'instant, elle lute encore pour survivre; ses ressources financières sont maigres, car elle ne reçoit aucune aide sur ce plan.

**Le sénateur Atkins:** Monsieur le président, une précision. La *Loi sur les transports* de 1987, renferme une disposition selon laquelle il ne doit pas y avoir d'obstacle indu à la mobilité des personnes, y compris des personnes handicapées. Je tiens simplement à le souligner.

## [Text]

**Senator Marshall:** In the NTA?

**Senator Atkins:** Yes.

**The Chairman:** Are there any other questions for Miss Shears?

**Senator Petten:** Just one quick one, Mr. Chairman. Miss Shears, do I understand correctly that the jet that operates out of Deer Lake, is this the one they have that you sit sideways in with the back by the window or is there sufficient space in the jet from St. John's?

**Miss Shears:** In the one from Deer Lake? I don't really know about the one from Deer Lake, but the one here is in bad shape.

**Senator Petten:** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you very much, Miss Shears.

**Mr. Renouf:** Fred Stagg.

**Mr. Fred Stagg, Owner/Partner, Stagg, Marks & Mills:** Thank you, Mr. Chairman. I am here today representing myself in the sense that I am a citizen of the area for some time. I am on page 71; that is my own brief. I also am representing Gemini Lobster, which is on page 38, and the Kippens/Stephenville Fishermen's Committee, on page 179. I have a few things to say about Superior Seafoods, who are not on it at all.

Senators, I think that I might deal first with the two essentially fishing matters, and that is, they are related to the fishery. These briefs are brief, they are approximately two and a half pages in length, each of them, and they are quite readable. The points that they make have been made by others, but I would like to briefly go through them.

Dealing first with Gemini Lobster, which is on page 38: the person who would be of the most benefit to you, to all of us, would be May Cormier. She is the owner of Gemini Lobster and I was talking with her about an hour and a half ago and she won't appear. She will not appear. She is a bit embarrassed and intimidated by the process, that is part of it, but she is even more frustrated and downcast and depressed about the present situation she finds herself in. She has the flu, in addition to that, but I will say to you that this is a thriving business. Gemini Lobster has flown lobster all over North America, and high quality lobster. We are on the northern edge of lobster production here in this area. You don't find any lobster in Labrador, and as you go up the coast of Newfoundland, lobster gets less and less frequent. We have some of the best lobster in the world in this area, and it was flown successfully out of Stephenville to all parts of the continent for many years, and it utilized Air Canada very well. I don't know how many pounds it was, I don't have the exact figures on that, but suffice it to say that it was a big part of Air Canada's business, and this business, this year, was effectively — well, she says she is bankrupt. It is not unusual in the fishing industry to say that you are bankrupt. I expect that she will be back at it next year, because that is the kind of person she is. She is the kind of person who, while she might be intimidated by this process, she is not intimidated in the overall conduct of her business.

## [Traduction]

**Le sénateur Marshall:** Vous parlez de la LNT?

**Le sénateur Atkins:** C'est bien ça.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions pour M<sup>lle</sup> Shears?

**Le sénateur Petten:** Une trêve brève, monsieur le président. Mademoiselle Shears, ai-je raison de penser que l'avion qui dessert Deer Lake est celui qui vous contraint à vous installer sur le côté, adossé contre la fenêtre, ou l'appareil qui vient de St. John est-il suffisamment spacieux?

**Mlle Shears:** Celui de Deer Lake? Je ne saurais me prononcer sur celui de Deer Lake. Par contre, je peux vous assurer que celui d'ici est en piteux état.

**Le sénateur Petten:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup, mademoiselle Shears.

**M. Renouf:** M. Fred Stagg.

**M. Fred Stagg, propriétaire et partenaire, Marks & Mills:** Merci, monsieur le président. Je suis ici aujourd'hui pour parler en mon propre nom, puisque j'habite la région depuis un certain temps. Je figure à la page 71. C'est mon propre mémoire. Je suis également le porte-parole de la Gemini Lobster, dont il est question à la page 38, et du Kippens/Stephenville Fishermen's Committee, évoqué à la page 179. J'ai certaines observations à faire au sujet de Superior Seafoods, qui ne figurent pas dans le mémoire.

Messieurs les sénateurs, je crois devoir m'attaquer d'abord à deux questions essentielles qui concernent les pêches. Ces mémoires sont brefs; ils font chacun environ deux pages et demie, et ils sont faciles à lire. Les points qu'ils soulèvent ont déjà été soulignés par d'autres personnes, mais j'aimerais en parler brièvement.

Tout d'abord le cas de Gemini Lobster, dont il est question à la page 38: la personne la mieux placée pour en parler serait May Cormier. C'est la propriétaire de l'entreprise. Je m'entretenais avec elle il y a environ une demi-heure. Elle ne témoignera pas. Tout le processus l'intimide. Mais ce qui la frustre, la décourage et la déprime encore plus, c'est la situation dans laquelle elle se trouve actuellement. De plus, elle a la grippe. Mais je dois vous dire que le commerce du homard est un secteur d'activité très prospère. Gemini Lobster expédie du homard par avion partout en Amérique du Nord, et il s'agit de produits de haute qualité. Nous sommes ici à l'extrémité nord de la zone de production du homard. On ne trouve pas de homards au Labrador, et à mesure que l'on avance vers le nord de Terre-Neuve, le homard se fait de plus en plus rare. Les homards d'ici sont parmi les meilleurs au monde, et nous en avons expédié de Stephenville aux quatre coins du continent pendant de nombreuses années, et nous avons amplement fait appel à Air Canada. Je ne saurais donner de chiffres exacts, mais qu'il suffise de dire que l'expédition du homard représentait une grosse part du chiffre d'affaires d'Air Canada, et cette année, ce secteur était effectivement... enfin, la propriétaire déclare être en faillite. Il n'est pas rare dans l'industrie des pêches de déclarer faillite. Connaissant le caractère de cette personne, je m'attends à ce qu'elle refasse surface l'an prochain. Bien qu'étant intimidée par ce processus, elle n'est pas du genre à être dépassée par la marche générale de son entre-

## [Text]

She ended up this year trying to fly her lobster out through Air Atlantic.

The gentleman from Air Atlantic, and we are very pleased that Air Atlantic is serving Stephenville, make no mistake about it, but the gentleman from Air Atlantic says they have no problem with lobster shipments. Well, Mr. Simmons made the point; he said after a while, you don't call anymore. It is like if you are trying to date somebody. If you get the answer

No

long enough, or even once or twice, you don't go back. They got no lobster because there was no space, or if there was space, it cost \$2.00 a pound. That is the price that Air Atlantic charged to freight lobster out of Stephenville, \$2.00 a pound. You are talking about lobsters that weigh about a pound and a half. A good lobster weighs about a pound and three quarters, maybe two pounds. So you are adding \$4.00 just on freight. So effectively, Air Atlantic is out of the lobster business.

Also, as Mr. Simmons says, they are out of the cadaver business. You can't fly corpses in. There is no provision for coffins and that type of thing. So Air Atlantic, bless their souls, and they have put up a very good position here today about how really they don't see any problems, but there are problems and they are very definitely there, and the problem of May Cormier and M & M Fisheries, I believe it is, the fellow from Baie Verte and Superior Seafoods and the other fishing companies around this area of the country, that they can no longer avail themselves of the service that Air Canada promoted, is to Air Canada's discredit.

Air Canada got us into the flying fish business, you know. They had a Manager here, Frank Madigan. Frank is not here today. Frank, I think, did his job too well as Manager of Air Canada. Frank, when he came here as Manager in the early eighties, saw an opportunity for promoting freight for Air Canada and thereby cementing the relationship between Air Canada and western Newfoundland, and he and the gentleman who will give a brief later on, Mr. Jim Cochrane, they promoted that product with great success. Fish that was caught in Burgeo in the morning, literally in the morning, could be in Los Angeles the next day or late that night. That is the kind of thing they were into, and it was cost effective because the consumer wanted it and we live in a consumer driven society. So don't let anybody say or think that this was not a big part of our economy; it was.

Air Canada promoted it. I heard somebody say that they were giving a very low rate. Compared to Air Atlantic's \$2.00 a pound, any rate, I suppose is low. \$2.00 a pound is ridiculous. There is another person who is going to give a brief, later on, talking about a \$50.00 freight item that cost her \$120.00 because of the machinations of the system that we are going through. We are experiencing some very real problems here.

## [Traduction]

prise. Cette année, elle a fini par essayer d'expédier ses homards par Air Atlantic.

Le représentant d'Air Atlantic, il faut le préciser, et nous sommes ravis qu'Air Atlantic desserve Stephenville, affirme que l'expédition du homard ne pose aucun problème pour cette société. Eh bien, M. Simmons l'a bien précisé: au bout d'un certain temps, on n'insiste plus. C'est comme courtiser quelqu'un. Quand on essuie des refus à répétition,

ou même,

ne serait-ce qu'une fois ou deux, on abandonne la partie. Les expéditions n'ont pas été confiées à cette compagnie, faute d'espace, ou lorsqu'il y avait de l'espace, il en coûtait 2 \$ la livre. C'est le prix qu'exigeait Air Atlantic pour transporter le homard de Stephenville, 2 \$ la livre. Et nous parlons ici de homards qui pèsent environ une livre et demie. Un bon homard pèse à peu près une livre et trois quarts, parfois, deux livres. Et il faut compter 4 \$ de plus, rien qu'en frais d'expédition. Donc, il n'y a rien d'étonnant à ce que le commerce du homard ait été enlevé à Air Atlantic.

En outre, comme le signale M. Simmons, le commerce des dépouilles lui échappe aussi. On ne peut transporter les cadavres si facilement. Rien n'a été prévu pour les cercueils, ou d'autres dispositifs de cet ordre. Donc, malgré les affirmations d'Air Atlantic, qui a brillamment tenté de prouver aujourd'hui que tout va pour le mieux, les problèmes existent et sont bien réels, et le problème de May Cormier et de M & M Fisheries, je crois; celui du monsieur de Baie Verte et de Superior Foods, ainsi que des autres entreprises de pêche de cette région du pays, c'est qu'ils ne peuvent plus se prévaloir des services dont Air Canada faisait la promotion, n'en déplaise à Air Canada.

Cette société a réussi à nous convaincre de nous lancer dans l'expédition des produits de la pêche. Elle avait un directeur sur place, M. Frank Madigan. M. Madigan n'est pas ici aujourd'hui. Je pense qu'il a trop bien fait son travail de directeur d'Air Canada. Lorsqu'il a accédé à son poste ici au début des années 80, il a entrevu la possibilité de promouvoir l'expédition de marchandises pour Air Canada, et ainsi de cimenter les relations entre cette compagnie et l'ouest de Terre-Neuve. Il s'est mis, avec le monsieur qui doit prendre la parole un peu plus tard, M. Jim Cochrane, à promouvoir ce produit avec beaucoup de succès. Les prises qui étaient faites le matin à Burgeo, et je dis bien le matin même, pouvaient être rendues à Los Angeles le jour suivant ou tard dans la nuit. Voilà le genre de service qu'ils offraient, et qui était rentable, puisqu'il y avait une demande pour cela, et que nous vivons dans une société où le consommateur est roi. Donc ne vous laissez pas dire ou ne pensez pas qu'il ne s'agissait pas d'une partie importante de notre économie, car tel était vraiment le cas.

C'est Air Canada qui en a fait la promotion. J'ai entendu dire qu'il offrait un tarif très avantageux. Comparativement aux tarifs pratiqués par Air Atlantic, soit 2 \$ la livre, c'est effectivement le cas. Deux dollars la livre est un tarif ridicule. Il y a quelqu'un d'autre qui doit prendre la parole plus tard, et qui nous parlera d'un colis d'une valeur d'environ 50 \$, qui a fini par lui coûter 120 \$ en raison de toutes les tracasseries du système qui nous est imposé. Les problèmes auxquels nous sommes confrontés sont très réels.

## [Text]

That is just dealing with the Gemini Lobster situation, and I encourage you to read her brief in its entirety and to know some of the background of this woman, who is running a business. If you are here in the summertime, you can go down and see it. It is a marvelous thing to behold; thousands of pounds of lobsters in holding bins, and it is being run quite successfully, and the lynch pin of the whole thing was Air Canada. Now, she has taken the lobster to Deer Lake, to fly out of the BAE 146 and it doesn't work. The people in Deer Lake are not tuned into it. They have turned her product back, her product has died on the road and she has lost thousands of dollars and thousands of pounds of lobster as a result, so anybody who will tell you that the situation here is rosy and that life goes on with some minor inconveniences, is feeding you a line that somebody has fed them and it is wrong. We are suffering because of this and it is not a healthy situation. It all boils down, of course, to the problem: are people going to be allowed to live in these regions of this country? People like ourselves who choose to live here, and have the right to live here, and have grown to avail of the services of a national airline, are we going to be allowed to live here or are we going to all uproot and go to Toronto, or hub and spoke into Halifax or, as in Newfoundland's case I suppose, saunter into St. John's? We don't really choose to do so, and we think that in the economy of a country, that transportation does have a vital role to play in it, as is outlined in the *National Transportation Act*.

I will briefly jump into a portion of my brief that I have prepared. My brief is on page 71. I chose, as my topic, a little lesson in political science that may be rudimentary to you, and obviously, you are the people I learned about in Dawson; the Government of Canada, when I did political science in Memorial University in, dare I say it, 1963. There you are; you are the Senate. It is an area of considerable discussion in political science matters, and in my research for this, I went back to Dawson. It is a later edition of Dawson that I have now, but Dawson, in talking about the Senate, he talked about the Confederation Debates, which were the debates leading up to Confederation, and there is an interesting quotation from Sir John A. MacDonald, who said in 1865 — now this is 122 years ago and I would like to read this into the Record. It is Sir John A. MacDonald talking about the Senate and the formation of the Senate, and why there should be a Senate or should not be, and I am sure there were opposing views on the subject. He said:

There would be no use of an Upper House . . .  
Of course, the Upper House being the Senate

. . . if it did not exercise when it thought proper, the right of opposing or amending or postponing the Legislation of the Lower House.

That is to say, the House of Commons.

It would be of no value whatsoever were it a mere chamber for registering the decrees of the Lower House. It must be an independent House, having a free action of its own, for it is only valuable as being a regulating body, calmly considering the Legislation initiated by the popular branch, and preventing any hasty or ill-considered

## [Traduction]

Je n'ai évoqué ici que du cas de Gemini Lobster. Je vous incite fortement à lire intégralement le mémoire de cette femme chef d'entreprise pour en savoir plus long à son sujet. Si vous êtes dans la région en été, vous pouvez visiter l'entreprise. C'est un spectacle assez saisissant: des milliers de livres de homards dans des caisses. L'entreprise est assez réussie, et c'est Air Canada qui en était la clef de voûte. Maintenant, le homard est transporté à Deer Lake pour être expédié par le BAE 146, et c'est un échec. Les gens de Deer Lake ne sont pas très réceptifs. Ils ont renvoyé le produit qui a péri en cours de route, de sorte que les pertes se chiffrent en milliers de dollars et en milliers de livres de homard. Autrement dit, quiconque vous dira que tout va pour le mieux ici et que la vie se déroule sans trop de heurts ne fait que répéter un discours qu'il a entendu, et il est dans l'erreur. Nous vivons une situation éprouvante et malsaine. Le problème se résume ainsi: les gens auront-ils la possibilité de gagner leur vie dans ces régions du Canada? Ceux qui, comme nous, choisissent de vivre ici et qui ont le droit d'y vivre, et qui ont réussi à se prévaloir des services d'une compagnie aérienne nationale, auront-ils la liberté de continuer de vivre ici ou devront-ils accepter d'être déracinés et s'expatrier à Toronto, ou à Halifax, ou comme c'est le cas à Terre-Neuve, je suppose, opter pour St. John's? Ce n'est pas ce que nous souhaitons, et nous considérons que le transport a un rôle vital à jouer dans l'économie d'un pays, comme l'indique la *Loi nationale sur les transports*.

Je vais très rapidement passer à une partie de mon mémoire qui se trouve à la page 71. J'ai choisi comme sujet une petite leçon de sciences politiques qui peut vous sembler élémentaire, vous, représentants du gouvernement du Canada, qui étiez un des sujets d'étude de Dawson, qui était au programme lorsque j'étudiais les sciences politiques à l'Université Memorial en, n'ayons pas honte de le dire, 1963. Vous voici, vous êtes le Sénat. C'est un sujet qui est beaucoup débattu en sciences politiques, et dans mes recherches sur la question, j'ai consulté de nouveau Dawson. C'est une édition plus récente de Dawson que j'ai ici, mais Dawson nous parle du Sénat, des débats entourant la Confédération, qui ont mené à la Confédération, et on trouve dans son livre une citation intéressante de Sir John A. MacDonald qui a dit en 1865—voilà maintenant 122 ans—et je voudrais vous lire la citation. C'est Sir John A. MacDonald qui parle du Sénat et de la formation du Sénat, des raisons pour lesquelles il devrait ou non y avoir un Sénat, et je suis convaincu que les avis sur la question étaient partagés. Il a dit ceci:

Une Chambre haute n'aurait pas sa raison d'être . . .  
La Chambre haute étant bien entendu le Sénat

. . . si elle n'exerçait pas, lorsqu'elle le juge opportun, le droit de contester ou de modifier une loi de la Chambre basse, ou d'en différer l'adoption . . .

C'est-à-dire la Chambre des communes.

Il n'aurait aucune utilité s'il se contentait de prendre note des décrets de la Chambre basse. Il doit être indépendant et libre de ses actions, car sa seule valeur est d'être un organisme de réglementation qui examine calmement les lois proposées par sa composante populaire et de bloquer toutes celles qui seraient proposées à la hâte ou inaccepta-

**[Text]**

Legislation which may come from that body, but it will never set itself in opposition against the deliberate and understood wishes of the people.

I go on to endorse Sir John A. MacDonald and say he knew what he was talking about, and quite frequently, Sir John A. MacDonald is invoked by people of different political stripes, because he was a great Canadian, and some of the prescient things he said, they travel the ages quite nicely.

I am reading on the second page of my brief, I said:

I will not judge or make an opinion as to the correctness of the Senate's opposition to the House of Commons in recent years.

You people have made the news in recent years, in your opposition to the House of Commons, and in many people's opinions, the Senate is only now emerging from what was a long, deep sleep. I say it because that is the popularly held misconception, I think, of the Senate, in that it was a body where people retired and did nothing. The fact that you people are here is a great consolation to us as citizens of this area, and we believe, and hope, that you have input into the political process, from the point of view of how you impress upon the framers of strategy as to who is going to have what policy in the next election. I am quite delighted to have Senator Atkins and Senator Graham here. They are, dare I say it, notorious in the sense that they have been known to be part of the partisan political strategy-making of electioneering in the country.

**The Chairman:** The seamy side.

**Mr. Stagg:** Yes, the seamy side over here and the seamy side over there.

**Senator Graham:** Before it gets any seamier, Mr. Chairman, I am sure that Senator Atkins would want you, for the history buffs who will be reading this excellent document, on page 2, that you say that:

The near Constitutional crises concerning the *Free Trade Agreement* helped precipitate the 1978 general election . . .

I am sure that Senator Atkins, and indeed yourself, sir, would want that corrected to 1980 and I apologize for the intervention, Mr. Chairman.

**Mr. Stagg:** That is not a typographical error, it is just a straight error when I said 1978 because when you get over 40, as I now am, you skip decades and go back quite easily, and you forget that we are in the 1980's and we are almost in the 1990's. That is just a straight error; I can't blame that on anybody but myself.

**The Chairman:** Where does the flattery end?

**Mr. Stagg:** I have been told that you get more flies with honey than with vinegar. I am noted for vinegar, actually. When I was part of the political process, I was more ascerbic than I am now, but a defeat at the polls does something to you, you know. It makes you more mellow.

**[Traduction]**

bles, sans jamais s'opposer aux désirs conscients de la population.

J'abonde dans le sens de Sir John A. Macdonald et je soutiens qu'il savait de quoi il parlait; assez fréquemment, des gens de différentes allégeances politiques citent Sir John A. Macdonald parce qu'il est un illustre Canadien et que certaines de ses prédictions se sont avérées justes.

Je me reporte à la deuxième page de mon mémoire:

(Traduction libre) Je ne commenterai ni jugerai le bien fondé de l'opposition du Sénat face à la Chambre des communes au cours des dernières années.

Vous avez fait la manchette depuis quelques années par votre opposition à la Chambre des communes et de l'avis de bien des gens, le Sénat sort maintenant d'un long et profond sommeil. Je le mentionne parce que c'est un préjugé populaire, je crois, concernant le Sénat, c'est-à-dire que c'est un organisme constitué de retraités qui ne font rien. Votre présence ici est une grande consolation pour les citoyens de cette région. Nous croyons et nous espérons que vous puissiez influencer sur les mécanismes politiques, en ce que vous influencerez les responsables de l'élaboration des stratégies pour ce qui est de savoir qui aura telle politique à la prochaine élection. Je suis ravi que les sénateurs Atkins et Graham soient ici. Ils sont, oserais-je le dire, connus pour leur participation à l'élaboration des stratégies politiques partisanes des campagnes électorales au Canada.

**Le président:** Ce sont les dessous de la politique.

**M. Stagg:** Oui, ici et là-bas.

**Le sénateur Graham:** Avant que nous n'allions plus loin, monsieur le président, je suis sûr que le sénateur Atkins voudra, pour le compte des passionnés de l'histoire qui liront cet excellent document, à la page 2, corriger le passage suivant:

(Traduction libre) La crise constitutionnelle en perspective concernant l'accord de libre-échange a contribué à accélérer le déclenchement des élections générales de 1978 . . .

Je suis convaincu que le sénateur Atkins et vous-même, Monsieur, voudrez bien remplacer 1978 par 1980. Je m'excuse de cette intervention, monsieur le président.

**M. Stagg:** Il ne s'agit pas d'une erreur typographique, je me suis véritablement trompé lorsque j'ai indiqué qu'il s'agissait de l'année 1978. Vous savez, lorsqu'on franchit la quarantaine, comme c'est mon cas, on saute des décennies, on recule facilement dans le temps et on oublie qu'on est dans les années 80 et bientôt dans les années 90. C'est une simple erreur que je ne peux imputer à personne d'autre qu'à moi.

**Le président:** Que tout cela est révérencieux.

**M. Stagg:** Il paraît qu'on attire plus de mouches avec du miel qu'avec du vinaigre. Je suis pourtant connu pour être plutôt acide. Lorsque j'étais en politique, j'étais plus acerbé que je le suis maintenant, mais une défaite aux élections, ça transforme quelqu'un, ça adoucit.

[Text]

This could be the kick-off of my campaign for the Senate. In any event, what I am hoping, there is a serious point to all of this, and I don't mind getting to the serious point with some humour, because I think that that should always be part of the process.

We think that there is a crisis in Canada, as far as transportation is concerned, and Section 3 of the *National Transportation Act*, which I say in my brief and I implore and encourage all of you to read and re-read it; it really is the National Transportation Policy of Canada, which has in it all of the things that we are living through here. I say that Section 3 of the *National Transportation Act* was built and made for Stephenville. It was made with Stephenville in mind, and our situation in mind, and I have spoken with Mr. Crosbie on this and I said:

John,  
because I happen to know him that well, I said:

John, why don't you obey your own Laws? You made the Laws.

and he, at that stage, agreed with me and thought that Mr. Bouchard should have a Hearing, but obviously government policy may have intervened, or Mr. Bouchard's position on it may have been a little different, and they have not held a Hearing. I believe that government has to obey its own Laws. If it doesn't obey its own Laws and implement its own Laws and implement its own policies, then it has to have a serious reappraisal of where it is going as a government. There is no secret among these people here of what my political stripe is. I am a Tory and I have been in the House of Assembly on four different occasions, four different elections, and I have run as a Tory and I still am, and I expect that I will remain so. Even at that, your own people occasionally make mistakes. They do make mistakes. I mean, Jack Marshall is a living example of it. Jack is not a mistake; you laughed too quickly.

**The Chairman:** I think there is going to be about eight or nine lawsuits out of this.

**Senator Marshall:** You had better change that story, Fred.

**Mr. Stagg:** Jack would oppose his own government when it had to be done, because it was something where the people were being wronged, and he has created a reputation nationwide in that regard, and that is why he is revered in this area.

**Senator Marshall:** That is better, Fred.

**Mr. Stagg:** That is right. You see, I didn't get a chance; I had to get the explanation in there, otherwise people would think that I was criticizing you who, as we all know, can walk on water at will.

**Senator Marshall:** I think I will leave now.

**Mr. Stagg:** The question is, of course, if you have an input into national policy among the policy-makers, and I speak especially to the Conservative members of the Senate here, a mistake is being made. There is no doubt, as we see it here, the government is making a mistake. It is making a mistake in allowing Air Canada and Canadian Airlines to form this

[Traduction]

Je pourrais me servir de ce thème pour le coup d'envoi de ma campagne sénatoriale. Quoi qu'il en soit, il y a un élément sérieux à tout cela, mais je ne vois pas pourquoi il serait impossible de l'aborder avec un peu d'humour, car j'estime qu'il faut toujours faire place à l'humour.

Nous estimons que le Canada vit une crise dans le domaine des transports et que l'article 3 de la Loi nationale sur les transports, que je vous invite tous à lire et à relire, est, comme je l'ai indiqué dans mon mémoire, la politique nationale du Canada en matière de transport et contient tout ce qui est à l'origine de la conjoncture actuelle. Je soutiens que l'article 3 de la Loi nationale sur les transports a été rédigée pour Stephenville. Il a été conçu en fonction de Stephenville et compte tenu de notre situation; je me suis adressé à M. Crosbie à ce sujet. Je lui ai dit:

«John  
(parce que je le connais bien),

pourquoi ne vous soumettez-vous pas vos propres lois?  
C'est vous qui faites les lois.»

Il m'a alors répondu qu'il était d'accord avec moi et croyait que M. Bouchard devrait tenir une audience, mais, de toute évidence, la politique gouvernementale l'a empêché ou la position de M. Bouchard a quelque peu changé. De toute façon, il n'y a pas eu d'audience. Je suis d'avis que le gouvernement doit obéir à ses propres lois. S'il ne se soumet pas à ses propres lois, qu'il ne met pas en application ses lois et ses politiques, il doit s'interroger sérieusement sur ses objectifs en tant que gouvernement. Personne ici n'ignore mon allégeance politique. Je suis conservateur et j'ai fait partie de la Chambre d'assemblée à quatre reprises, à quatre élections différentes, en tant que conservateur; je le suis d'ailleurs encore et je crois bien que cela ne changera pas. Néanmoins, je crois que nos membres commettent parfois des erreurs. Ils en commettent bel et bien. Jack Marshall en est l'exemple vivant. Je ne dis pas que Jack a commis une erreur; vous vous êtes trop vite empressés de rire.

**Le président:** Je crois qu'à peu près huit ou neuf poursuites judiciaires seront intentées.

**Le sénateur Marshall:** Il vaudrait mieux que vous vous expliquiez, Fred.

**M. Stagg:** Jack s'est opposé à son propre gouvernement quand il a fallu le faire, parce qu'il s'agissait d'un cas où la population était trompée, il s'est alors créé une réputation nationale qui fait de lui une personne respectée à cet égard.

**Le sénateur Marshall:** C'est mieux, Fred.

**M. Stagg:** Tout à fait. Vous voyez, je n'avais pas terminé; il fallait que je m'explique car les gens auraient pu croire que je vous critiquais alors que, comme chacun le sait, vous êtes irréprochable.

**Le sénateur Marshall:** Je crois que je vais partir.

**M. Stagg:** Pour être plus précis, si vous êtes en mesure d'influencer les personnes chargées de l'élaboration de la politique nationale, je m'adresse tout particulièrement aux sénateurs conservateurs, une erreur est en train de se commettre. Il n'y a aucun doute possible, de la façon dont nous voyons cela ici, le gouvernement est en train de commettre une erreur. Il se

## [Text]

duopoly. Where in 1983 we had half a dozen, maybe, I think there was eight major airlines in this country, now we only have two. Who is to say that Mr. Joe Randell, who so eloquently spoke here this morning and was relatively persuasive, that Mr. Joe Randell and Air Nova don't some day have a press release saying

We have just acquired Air Atlantic.

We talk about Canadian Airlines being acquired by Air Canada or vice versa, but who is to say that Air Nova, which I would think has the bucks behind it; I mean, you have got Air Canada with all these millions and millions of dollars and the ability to leverage money, even though they say they would never do it and haven't done it, let's face it. I mean, if you have a partner that owns 49% of your company, and they have access to the bond market, they have got the stock market and they have just got the bucks and they say:

Okay, now we are going to buy out Air Atlantic,

well, where is Air Atlantic going to fly out of if that is the case? That is where the sinister aspect of all this comes in, and that is why the investigation under the *Competition Act* that Mr. Hunter is involved with and Mr. Thompson alluded to and is part of my brief, that is why this *Competition Act* becomes much more important and that is why, even though these fine gentlemen have given evidence here this morning, they are the spokesmen for Air Canada. They are not the people who make the policies. Mr. Lafrenière and these other people are fine gentlemen, no doubt, but they are not part of the decision-making. If there is collusion and conspiracy and anti-competitive acts going on, they are not part of it. They are not part of it. That is done at the highest of levels and is never written down, but under the *Competition Act*, it doesn't have to be written down. It can be inferred from the actions of parties, and that is there in the *Competition Act*, and I encourage you to read it. I think it is in Section 31 and Section 51, the two pertinent sections, and Senator Spivak this morning was zeroing in on it quite nicely when she was asking questions of one of the witnesses that spoke about anti-competitive acts.

This is a very real possibility to us. We fear for our airport, make no doubt about it. This fight between Stephenville and Deer Lake didn't start in February of this year. If any of you think that, you know, I would like to dispel it. I am sure you have had it dispelled to a certain extent by this time. This didn't start recently. I have been here 20 years practising Law, practically, and it was on the go when I got here. The first thing I did when I came to Stephenville was I was employed by the Junior Chamber of Commerce as they then were, to assist them in writing a transportation brief. My first fees that I received here were for writing a transportation brief, and that was very much a part of Deer Lake versus Stephenville, and that is what it is, Deer Lake versus Stephenville, and there would be no tears wept in Corner Brook or in Deer Lake, if all of the transportation in western Newfoundland went through Deer Lake. Don't think there would be. You will see nobody from Corner Brook. I don't think there is one presentation here from Corner Brook. I think they were going to get a letter

## [Traduction]

trompe en permettant à Air Canada et à Canadien de constituer un duopole. En 1983, on comptait à peu près une demi-douzaine de grandes compagnies aériennes au Canada ou, plus exactement, huit. Il n'en existe maintenant que deux. Qui peut affirmer que M. Joe Randell qui s'est exprimé avec tant d'éloquence ce matin et s'est révélé assez persuasif, n'émettra pas un jour, avec Air Nova, un communiqué de presse annonçant

l'acquisition d'Air Atlantic.

Nous parlons de l'acquisition de Canadien par Air Canada ou vice versa, mais qui sait si ce ne serait pas le cas de Air Nova qui, je crois, a des moyens financiers considérables. Il y a Air Canada qui dispose de millions et de millions de dollars et peut avancer l'argent nécessaire, même si elle dit qu'elle ne ferait jamais ça et qu'elle ne l'a jamais fait. Soyons réaliste. Si vous avez un associé qui possède 49 p. 100 de votre entreprise, qui a accès au marché des actions, qu'il a donc la bourse et l'argent, et qu'il vous dit:

«Nous allons racheter Air Atlantic.»

Comment Air Atlantic peut-elle s'en tirer dans un tel cas? C'est là l'aspect inquiétant de tout cela et c'est pourquoi l'enquête menée en vertu de la Loi sur la concurrence, à laquelle participe M. Hunter, à laquelle a fait allusion M. Thompson et dont il est question dans mon mémoire, a d'autant plus d'importance même si les distingués messieurs qui ont témoigné ce matin sont les représentants d'Air Canada. Ce ne sont pas eux qui élaborent les politiques. M. Lafrenière et les autres sont très bien, il n'y a pas de doute là-dessus, mais ils ne participent pas au processus de prise de décisions. S'il y a collusion, conspiration et mesures anticoncurrentielles, ils n'y participent pas. Ils ne sont pas de la partie. Ces machinations se font à un niveau supérieur et ne sont jamais consignées par écrit. Cependant, en vertu de la Loi sur la concurrence, elles n'ont pas besoin d'être rédigées. On peut déduire qu'il y a eu de telles manœuvres par les agissements des parties et cela est prévu dans la Loi sur la concurrence que je vous recommande de lire. Je crois que ça se trouve dans les articles 31 et 51. Le sénateur Spivak allait droit au sujet ce matin lorsqu'il a posé des questions à l'un des témoins qui a parlé des initiatives anticoncurrentielles.

Cette possibilité nous semble bien réelle. Nous avons des craintes concernant notre aéroport, cela ne fait pas de doute. Cette querelle entre Stephenville et Deer Lake n'a pas commencé en février de cette année. Je tiens à dissiper le doute que certains pourraient avoir à ce sujet. Je suis d'ailleurs certain que vous aviez déjà, en partie, compris la situation. Cette opposition n'a pas commencé récemment. Je pratique ici le droit depuis vingt ans et elle existait déjà quand je suis arrivé. Comme premier emploi à Stephenville, j'ai collaboré à la rédaction d'un mémoire sur les transports pour la Jeune Chambre de commerce. Les premières sommes que j'ai touchées d'un emploi provenaient de la rédaction d'un mémoire sur les transports qui portait en grande partie sur le conflit entre Deer Lake et Stephenville, et c'est bien de cela qu'il s'agit, de Deer Lake contre Stephenville. Personne ne pleurerait à Corner Brook ou à Deer Lake si tous les transports dans l'ouest de Terre-Neuve passaient par Deer Lake. Ne croyez pas cela. Vous ne verrez personne de Corner Brook. Je ne crois

[Text]

from the City of Corner Brook and there is nothing else north of here.

Obviously, if Stephenville Airport disappears, is either downgraded or becomes an airstrip or you have gliders here or whatever, we are all going to have to go to Deer Lake. In their estimation of things, that would be great. Well, it is not for us. That is not the way we want it, and it is a competition between two airports, and at the present time, because of Air Canada's jilting — well no, it wasn't a jilting, they have been here for 42 years, so it was separation of the grossest variety, walking out and leaving us high and dry and then, conspiring with the new bride, Air Nova, to do away with air service into Stephenville, and with our airport, generally.

That is what Mr. Simmons has said, that is what I say, and I am saying, again, that if the Competition Bureau investigates this in the way that I hope they will, in that they have investigative powers and they act almost like a police force. They go in, like the RCMP, that they will get to the bottom of this, hopefully, but they may not, because many of these things are done cloak and dagger and they are never documented. Don't ever think that this is not a battle for the life of Stephenville; it is, and because we are relatively civilized here and we didn't boo the Air Canada people out of the room or they were not assaulted during the recess, doesn't mean that there is not a great depth of feeling here, and resentment at the way that we have been treated by Air Canada. An airline that, the day before they left, had a full aircraft. A full DC-9 went out the day before they left. They left on the 17 of June. On the 16 of June, their aircraft was full. On the day they left, it was two-thirds full. An airline that, during the summertime for many years, a DC-9 wasn't big enough and they had to bring in a 727, and frequently, they had the 727 and the DC-9 in the one day, a profitable route. They have never had the nerve to say that they left Stephenville because they weren't making money. They alluded to, or weasel-worded their way around, saying that they left here because they weren't making enough money. What it is, I believe, and I have said it in my brief, that there are amateurs running Air Canada now. Amateurs. They are not pro's. These are people who have been part of the process of being protected by government. If you ran a big deficit in Air Canada in 1982, big deal, the government picked up the tab and if you needed new aircraft, the government bought the aircraft for you. These are the people who are running Air Canada, and I believe that Air Canada is being run by amateurs, and they have to be amateurs if they will walk away from one of the more profitable routes in this country. If you have a long haul route of a high degree of passengers and a great deal of freight, and you walk away from it and go 90 miles away and put it into an aircraft that can't give the same service, well, then I think that is dumb, and I believe that that will be shown to be the case with Air Canada in the final analysis, in the long run. But as somebody said, in the long run, you are dead and we can't wait for the long run. We want your intervention now. We want you, in your report, to give the multitude of briefs that you have, all of which have been put together so that we are not redundant, we want you to make a

[Traduction]

pas qu'un seul exposé ait été fait par quelqu'un de Corner Brook. Je crois qu'ils devaient recevoir une lettre de la ville de Corner Brook et rien au nord d'ici.

De toute évidence, si l'aéroport de Stephenville disparaît, est déclassé, devient une piste d'atterrissage ou ne reçoit plus que des planeurs, nous devons tous nous rendre à Deer Lake. De leur point de vue, ce serait fantastique. Pas pour nous. Ce n'est pas ce que nous voulons; il s'agit de la concurrence entre deux aéroports et, à l'heure actuelle, parce qu'Air Canada a rompu les fiançailles—en fait, il ne s'agit pas d'une rupture de fiançailles puisque nous avons été ensemble pendant 42 ans, il s'agit donc d'une séparation des plus goujates—elle nous a quittés, nous a laissés en rade et a commencé à conspirer avec le nouvel élu, Air Nova, pour supprimer le service aérien à Stephenville et ne plus utiliser notre aéroport.

C'est ce que M. Simmons a soutenu, c'est également mon avis et je le répète, si le Bureau de la politique de concurrence fait enquête comme nous l'espérons, utilise ses pouvoirs et procède un peu comme un service policier, comme la G.R.C., il pourra aller au fond de cette affaire, mais il n'y réussira peut-être pas parce que de telles manœuvres sont clandestines et que rien n'est fait par écrit. Ne vous laissez jamais convaincre qu'il ne s'agit pas d'une lutte pour la survie de Stephenville; c'est ce qui se passe. Étant donné que nous sommes assez civilisés et que nous n'avons pas hué les représentants d'Air Canada dans la pièce ou que nous ne les avons pas assailli à la suspension de la séance, cela ne signifie pas que cela ne nous touche pas et que nous n'éprouvons pas de ressentiment de la façon dont nous a traité cette compagnie aérienne dont l'avant-dernier vol chez nous était complet. Un DC-9 rempli à capacité s'est envolé le jour avant qu'Air Canada ne parte, c'est-à-dire le 17 juin. Le 16 juin, tous les sièges étaient occupés. Le lendemain, l'occupation était des deux-tiers. Cette compagnie aérienne, pendant bien des années, durant les mois d'été, ne pouvait se contenter d'un DC-9 et devait utiliser un 727, et, bien souvent, les deux avions le même jour, ce qui est profitable. Ils n'ont jamais pu soutenir qu'ils quittaient Stephenville parce qu'ils n'y faisaient pas d'argent. Ils y ont fait allusion, ils ont tourné autour du pot et ils ont laissé entendre qu'ils étaient partis parce qu'ils ne gagnaient pas assez d'argent. A mon avis, je l'ai déjà dit dans mon mémoire, ce sont des amateurs qui administrent Air Canada à l'heure actuelle. Des amateurs. Ce ne sont pas des professionnels. Ce sont des gens qui ont eu l'habitude d'être protégés par le gouvernement. Si Air Canada a un grand déficit en 1982, cela n'est pas bien grave, le gouvernement paie la note et si Air Canada a besoin d'un nouvel avion, le gouvernement l'achète. C'est comme ça que ces gens-là dirigent Air Canada. Je crois que les administrateurs de cette société sont des amateurs, il faut l'être pour abandonner l'un des circuits les plus rentables du pays. Si vous supprimez un long courrier ayant une bonne clientèle et un fret important pour aller 90 milles plus loin avec un avion qui ne donne pas le même service, vous vous comportez de façon stupide et je crois que c'est ce que l'on conclura de ce que fait Air Canada, à long terme. Mais, à long terme, nous ne serons plus là. Nous ne pouvons donc pas attendre. Nous voulons obtenir une intervention dès maintenant. Nous voulons que, dans votre rapport, vous teniez compte de la multitude de mémoires que nous vous

## [Text]

finding that is favorable to us, but more importantly, I want each of you, if you can, to implore and impress upon the other, the Lower House, your colleagues in the Lower House that something wrong is being done to the regions of Canada, and that the *National Transportation Act* has to be implemented more judiciously, and it has to be done keeping in mind that this is a vast geographical country and you cannot compress it on paper. It doesn't get any smaller. You will also hear, in Newfoundland, something that we know, you know it as well, that we are an island. Islands are different. The only way to get off an island is by air or by water. You can't drive. That is why the Windsor experience and the North Bay experience and Sydney and all these other places, they are different. You can drive. You have the driving alternative, but we are an island and right now, with Canadian Airlines moving their big jet out of Deer Lake, and I am not sure how much Air Nova traffic they have into Halifax. I was surprised to hear, this morning, that they actually fly to Halifax. Jet service from western Newfoundland to other parts of Canada is practically non-existent, and it is not the jet so much as the size of the aircraft.

**The Chairman:** How about two minutes to wind up?

**Mr. Stagg:** Well, I have wound up. I have said everything I need to say and more than I should have, in some cases.

**The Chairman:** Very good. Any questions?

**Senator Marshall:** Fred, when I asked the question about the shipping of fish to Air Atlantic, I wasn't naive enough to believe what they were saying. I don't think they said it intentionally, but it was very obvious that they weren't capable. I know how many lobsters are going out of here over the years and to emphasize, I always read Mr. Claude Taylor's perspective in the *En Route* when I am travelling Air Canada, and this is what he said about lobsters. It will only take me about two minutes to read a couple of paragraphs:

With summer, comes the opportunity to enjoy many of Canada's wonderful natural features, and so it seems appropriate to pay tribute to one of the country's unique success stories; the great Canadian lobster. Although modest by nature, in fact, they only come out at night, lobsters have, over the last few years, shaken off their typical Canadian reticence, broken out of their shells, and become both national and international culinary celebrities. Their fame as a gourmet delicacy is now so widespread that Air Canada ships 3,000,000 pounds of lobster to Europe, 1,000,000 to the Orient, and 2,000,000 within North America.

I imagine a lot of those come from Newfoundland.

But despite all this world-wide acclaim, these distinguished Canadian representatives still ensure that some measure of their success is shared with the areas of their origin; the shores of New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and, occasionally, as far north as Labrador. Most lobsters find their way to the dinner table through the efforts of the hardy dorymen from Atlantic Canada.

## [Traduction]

avons présentés et que nous avons réunis pour ne pas nous répéter, et que vous fassiez des recommandations qui nous sont favorables, et, plus important encore, je veux que chacun de vous, dans la mesure du possible, tentiez de convaincre vos collègues de la Chambre basse que certaines régions du Canada ne sont pas traitées justement et que la Loi nationale sur les transports n'est pas appliquée judicieusement, compte tenu du fait que nous sommes un pays très étendu dont le territoire ne peut être comprimé sur papier. On ne peut le réduire. On vous dira, en outre, à Terre-Neuve quelque chose que vous savez déjà, que nous sommes une île. Les îles sont différentes. On ne peut en sortir qu'en avion ou en bateau. On ne peut y venir en voiture. C'est pourquoi les cas de Windsor, de North Bay, de Sydney et d'ailleurs sont différents. Vous pouvez y accéder par la voie terrestre. Vous pouvez choisir cette voie, mais nous sommes une île et, présentement, Canadien sort ses gros jets de Deer Lake et je ne sais pas combien de vols Air Nova a vers Halifax. Ce matin, j'étais surpris d'entendre qu'il y avait un service sur Halifax. La liaison par jet entre l'ouest de Terre-Neuve et le reste du Canada est à peu près inexistante et ce n'est pas tant le choix de l'avion que sa taille qui importe.

**Le président:** Que diriez-vous de deux minutes pour terminer?

**M. Stagg:** J'ai terminé. J'ai dit tout ce que j'avais à dire et peut-être plus que je n'aurais dû, dans certains cas.

**Le président:** Très bien. Des questions?

**Le sénateur Marshall:** Fred, lorsque j'ai posé la question sur l'expédition du poisson à Air Atlantic, je n'ai pas eu la naïveté de croire leur réponse. Je ne pense pas que cela ait été dit intentionnellement, mais il était très évident qu'elle n'était pas capable de le faire. Je sais combien de homards sortent d'ici chaque année. Qui plus est, je lis toujours M. Claude Taylor dans «*En Route*» lorsque je voyage par Air Canada et, si vous me le permettez, il me faudra seulement deux minutes pour vous lire quelques paragraphes sur le homard, dont il est l'auteur:

L'été venu, nous pouvons jouir des nombreuses merveilles que nous offre la nature canadienne, il me semble donc pertinent de faire état du récit d'une des grandes réussites de notre pays, celle des homards. Modestes de nature, ils ne sortent que la nuit, mais au cours des dernières années, ils ont abandonné leur réserve typiquement canadienne, sont sortis de leur coquille et sont devenus des célébrités culinaires nationales et internationales. Leur réputation en tant que plat de gourmet est telle qu'Air Canada expédie trois millions de livres de homards vers l'Europe, un million vers l'Orient et deux millions vers le reste de l'Amérique du Nord.

J'imagine qu'une grande partie de ces homards proviennent de Terre-Neuve.

En dépit de leur popularité mondiale, ces distingués représentants du Canada font rejaillir une partie de leur gloire sur les régions dont ils proviennent: les côtes du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et, parfois, des rives nordiques aussi éloignées que le Labrador. La plupart des homards arrivent sur nos

[Text]

Newfoundland is famous for their lobsters, but evidently the Chairman of the Board doesn't know that they come from Newfoundland, also. He mentions Labrador, but he doesn't mention Newfoundland.

I remember the times when Air Canada was initiating the service and advertising their service, and I agree wholeheartedly with you that that service is lost from the other type of aircraft that we are using.

**Mr. Stagg:** In my brief, I also took a few slaps at the National Transportation Agency and the way they are made up. As I say, the National Transportation Agency didn't represent the public of Canada in this process; they represented Air Canada in this process. The facile responses that they made to the studied interventions of people in this area, is something that warrants your commentary, as a group. They represented Air Canada throughout. They stone-walled us at every stage.

**The Chairman:** The responsibility for the passage of the *National Transportation Act* is right here. You are looking at it. We passed that Act. It came through the House of Commons. It came to us, it got Royal Assent. The NTA didn't represent Air Canada. Air Canada notified them fair and square. If you don't like the Law, defeat the government or abolish the Senate.

**Mr. Stagg:** You are wrong, Mr. Chairman. There is a variety of opportunities in the *National Transportation Act* for them to have effectively intervened, and not just to have operated as a registry system:

You register the request to leave with us and you can leave.

That is why I asked you to read Section 3 of the *National Transportation Act*. They have violated Section 3 in a variety of cases and you, unfortunately, are reflecting this opinion that is beheld by an awful lot of people, that all the National Transportation Agency had to do was to receive the request and register it. What are they doing if they are just a registry? They are supposed to get out there and intervene. They are supposed to listen to the facts when people are being abused by it. All the Section 59 complaints were tossed out the door. All the complaints under Section 3, who cares? Evidently, they don't care about national transportation policy.

**The Chairman:** They declined to hear any Appeals or have any public Hearings. You went to the Government of Canada and asked them and they declined, so the Government of Canada, for one.

**Mr. Stagg:** That is why I am saying to you, the Government of Canada is making a bad mistake. The Government of Canada is making a bad mistake here and I am suggesting to you —

**The Chairman:** I am going to hear witnesses for 20 more minutes. Go ahead, Senator Graham.

**Senator Graham:** Just on the point that was being raised, in terms of the national transportation policy and the agency which implemented and which enforces the policy. We dis-

[Traduction]

tables grâce au travail des laborieux dorissiers de l'Atlantique.

Terre-Neuve est réputée pour ses homards, mais de toute évidence, le président du conseil ne sait pas cela. Il mentionne le Labrador, mais pas Terre-Neuve.

Je me rappelle lorsque Air Canada a mis en œuvre les services et en a fait la publicité et je suis entièrement d'accord avec vous que le service n'est plus le même avec le genre d'appareil que nous utilisons.

**M. Stagg:** Dans mon mémoire, je me suis également attaqué à l'Office national des transports et à la façon dont il était constitué. Comme je l'ai dit, l'Office national des transports (ONT) n'a pas représenté la population du Canada dans cette affaire; il a représenté Air Canada. Les réponses faciles qu'il a données aux interventions réfléchies des gens de cette région méritent que vous vous prononciez en tant que groupe. Il a représenté Air Canada dans toute cette affaire. Il nous a accusé une fin de non-recevoir à toutes les étapes.

**Le président:** C'est ici que se trouvent les responsables de l'adoption de la Loi nationale sur les transports. Ils sont devant vous. Nous avons adopté cette loi que nous a soumise la Chambre des communes. Elle a reçu la sanction royale. L'ONT n'a pas représenté Air Canada. Air Canada a été claire. Si la loi ne vous plaît pas, renversez le gouvernement ou abolissez le Sénat.

**M. Stagg:** Vous vous trompez, monsieur le président. Il aurait pu trouver dans la *Loi nationale sur les transports* toutes sortes de possibilités leur permettant d'intervenir et ne pas se contenter d'être un organisme d'enregistrement;

une demande de suppression de service est enregistrée et elle prend effet.

C'est pourquoi je vous ai demandé de lire l'article 3 de la *Loi nationale sur les transports*. Il a enfreint l'article 3 à bien des reprises et, malheureusement, vous faites écho au point de vue de bien des gens selon lequel l'ONT n'avait qu'à recevoir la demande et à l'enregistrer. L'ONT n'est-il qu'un bureau d'enregistrement? Il est censé intervenir. Il doit tenir compte des faits lorsque la population est bafouée. Toutes les plaintes déposées en vertu de l'article 59 ont été mises de côté. Les plaintes faites en vertu de l'article 3, ça n'intéresse personne. De toute évidence, il ne se préoccupe pas de la politique nationale sur les transports.

**Le président:** Tout appel ou toute audience publique a été refusé. Vous vous êtes adressé au gouvernement du Canada, vous avez présenté une demande et elle a été rejetée par le gouvernement du Canada.

**M. Stagg:** C'est pourquoi je vous dis que le gouvernement du Canada commet une grave erreur. Le gouvernement du Canada commet une grave erreur dans ce cas et je suggère que...

**Le président:** Je vais entendre des témoins pendant vingt minutes encore. Continuez, sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** Je reviens à la question qui a été soulevée concernant la politique nationale des transports et l'office qui est chargé de mettre en application la politique et de la

[Text]

cussed this morning, with Mr. Thompson, whether or not the Act itself should be amended, and he certainly was strongly in favor of amending. I would ask two questions; one, do you think that there are sufficient teeth in the Act now for the National Transportation Agency to act and indeed, prevent what has happened in respect of the withdrawal of Air Canada from Stephenville, and two, have you any suggestions with respect to amendments or do you think that the Act is adequate at the present time?

**Mr. Stagg:** I will answer this, Senator; the best Constitution in the world, the model Constitution in the whole world is in Russia. They have got the best Constitution in the world and you can take as much paper and as many protestations of democracy as you like, but if the will is not there to carry it into effect, it means nothing. This *National Transportation Act* is perfectly adequate for the purposes of Stephenville. There may be other reasons that it should be amended, but if the will is not there on the part of the National Transportation Agency, initially, and the government in addition to that, then you can amend this until the cows come home, but there is going to be no change. The will has to be there, and I would suggest that you people are part of the changing of the will of government, and once the National Transportation Agency gets a whiff of what government wants, well I suggest that they tailor the garment — whatever it is. There is a cliché that goes with that. I think that the Act is perfectly okay and I have complimented Mr. Crosbie, when I was buttering him up to intervene on our behalf; saying:

What a wonderful Act you had passed through the House of Commons and through the Senate at that time.

**The Chairman:** You are not doing very well as a Master of Ceremonies, Mr. Renouf.

**Mr. Stagg:** Thank you, Senators.

**The Chairman:** Thank you very much. I will hear as many of your witnesses that you can get in in the next 15 minutes, and then tomorrow, we will hear the rest and you will have to tell them to tighten up.

**Mr. Renouf:** Fair enough, Mr. Chairman. Lydia's Flower Shop, Lydia Chyla.

**Mrs. Lydia Chyla, Owner, Lydia's Flower Shop:** Good afternoon, Honorable Senators, ladies and gentlemen. I don't know if I should read the brief or maybe I will comment on it.

**The Chairman:** Yes, that will be fine.

**Mrs. Chyla:** Just I am going to be a business lady. I didn't open my store yet. I am going to open it on the first of November and already, I started to have some difficulties. The store will be, like here it is said, flower store, gifts, photography and so on.

I just had a trip to Europe, where I purchased some gifts which I would like to keep in the store. I sent the cargo from Warsaw to Montreal, it was on the third of October. I came

[Traduction]

faire respecter. Nous avons discuté de cela ce matin avec M. Thompson et nous nous sommes demandés si la Loi ne devrait pas être modifiée, et il s'est dit très favorable à une telle modification. Il y a deux questions que je tiens à poser. La première: croyez-vous qu'il est possible de contraindre l'Office national des transports à agir en invoquant la Loi et, même, d'éviter le genre de chose qui s'est produite en ce qui a trait au départ d'Air Canada de Stephenville? La deuxième est celle-ci: avez-vous des suggestions quant aux modifications à apporter à la Loi ou croyez-vous que la Loi est satisfaisante telle qu'elle est à l'heure actuelle?

**M. Stagg:** Je vais vous répondre, monsieur le sénateur; la constitution modèle, la meilleure constitution du monde entier est celle de la Russie. C'est la constitution idéale. Vous pouvez noircir autant de papier que vous voulez et vous pouvez invoquer aussi souvent qu'il vous plaira la démocratie, mais si la volonté de la mettre en application n'y est pas, ça ne sert à rien. La *Loi nationale sur les transports* convient tout à fait aux besoins de Stephenville. Il peut y avoir d'autres raisons pour lesquelles elle devrait être modifiée, cependant si l'Office national des transports ne le veut pas, au premier chef, et le gouvernement, au second chef, vous pouvez y apporter toutes les modifications imaginables, sans que rien ne change. La volonté d'agir doit exister. Je crois que vous pouvez influencer sur la volonté du gouvernement et que lorsque l'Office national des transports aura une idée de ce que veut le gouvernement, il agira en conséquence. Ça coule de source. Je crois que la Loi est convenable et j'ai félicité M. Crosbie lorsque j'ai essayé de le convaincre d'intervenir en votre faveur je lui ai dit:

«Quelle loi extraordinaire a été adoptée par la Chambre des communes et le Sénat.»

**Le président:** Vous ne vous débrouillez pas très bien en tant que maître de cérémonie, monsieur Renouf.

**M. Stagg:** Merci, messieurs les sénateurs.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup. Nous entendrons autant de témoins qu'il sera possible au cours des quinze prochaines minutes et demain nous entendrons les autres, mais vous devrez leur dire d'être le plus concis possible.

**M. Renouf:** Très bien, monsieur le président. Lydia's Flower Shop, Lydia Chyla.

**Mme Lydia Chyla, propriétaire de Lydia's Flower Shop:** Bonjour honorables sénateurs, mesdames et messieurs. Je ne sais pas si je devrais lire le mémoire, je devrais plutôt le commenter.

**Le président:** Oui, ce sera très bien.

**Mme Chyla:** Je serai bientôt une femme d'affaires. Mon magasin n'est pas encore ouvert. Il ouvrira le 1<sup>er</sup> novembre, mais j'ai déjà eu quelques difficultés. On y trouvera des fleurs, des cadeaux, des photographies, etc.

J'arrive d'Europe où j'ai acheté des objets que j'aimerais garder au magasin. Je les ai envoyés par fret aérien de Varsovie à Montréal, le 3 octobre. Je suis d'ailleurs revenue à bord

## [Text]

with the cargo. It means the cargo was in Montreal on the third of October. Unfortunately, I checked on the fifth, because I had the flight from Montreal to Stephenville. On the fifth of October, I checked it with Air Canada Cargo and I said — because the shipment was not paid between Montreal and Stephenville, I checked with them how much should I pay? They told me that the shipment, and this is additional, \$50.70, which I was agreed to pay it. When I came to Stephenville, the next day, it means on Friday, I had the telephone call from Air Canada Cargo that they are going to send me the shipment to St. John's. I said: Why St. John's? Because we are shipping all the shipment to St. John's I said: Listen, I have the Customs in Stephenville and I don't like to have my cargo shipped to St. John's because it is 800 kilometers from Stephenville. So, we can send it to Deer Lake. I said: Listen, I am not going to drive to Deer Lake, 150 kilometers, to pick up my cargo. Besides, there is not Customs there. But, we cannot send to Stephenville. I said: Why not? Because there is no Customs there. I said: Yes, I checked before I left to Europe. I checked, the Customs is in Stephenville and there is no problem to qualify it. Of course, it was the problem, the guy asked me that he doesn't know it. I said: Okay, I will return your call. I called Customs in Stephenville, I took the telephone number. I called back Montreal, I give them the telephone number from the Customs. They checked it, the Customs can be paid. I thought that everything will be okay.

The next time I had the lady phone: I am sorry, we cannot send your cargo to Stephenville, we are going to send it to Moncton and from Moncton, by truck, to Stephenville. Is Moncton far from Stephenville? I said: Listen, this is different province and there is the sea between. Oh, it is going to cost you a lot of money. I said: Listen, I don't know what you are going to cost me, they told me that I am supposed to pay \$50.00. You can send by Air Canada and then Air Atlantic, and I don't see any problem.

All this conversation took a weight. My parcel arrived a week later, on Wednesday. And my surprise was, when I got the bill, and instead of paying \$50.00, I paid \$120.00 because Air Canada charged me for shipment from Montreal to Halifax. There was another shipment from Halifax to Stephenville and then, I don't know what the sign says here, \$15.00 CDC and then FCC, \$15.00. When I asked: Why is the \$15.00? Because we have to pay the Lot. I said: What do you have to do with the Lot? Lot is the Polish company which the parcel came from Warsaw to Montreal. So honestly, for this moment, I don't know what's he mean \$15.00 and \$15.00 on the top of it.

I am going to start the business next week. If on all this price, for each item. For example, I had this small presents, small gifts in it, 30 pieces of it. If I will add the cost of the cargo, was the price of \$50.00, I will have to add to each item \$1.66. In the price of \$120.00, I have to add \$4.00 to each

## [Traduction]

du même appareil. Cela signifie que l'avion était à Montréal le 3 octobre. Malheureusement, j'ai fait une vérification le 5 en raison du vol entre Montréal et Stephenville. Le 5 octobre, j'ai demandé à Air Canada—Fret aérien combien cela coûterait pour le transport entre Montréal et Stephenville puisque je ne l'avais pas payé. On m'a répondu que cela coûterait 50,70 \$ de plus que j'étais prête à payer. Lorsque je suis arrivée à Stephenville le jour suivant, c'est-à-dire le vendredi, j'ai reçu un appel d'Air Canada me disant que mon envoi arriverait à St. John's. J'ai alors demandé pourquoi la marchandise devait être acheminée vers St. John's et on m'a répondu que tout arrivait là. J'ai alors répliqué que les douanes étaient à Stephenville et que je ne voulais pas que ma marchandise aille à St. John's qui est situé à 800 kilomètres de Stephenville. On m'a alors dit qu'il était possible d'expédier le tout à Deer Lake. J'ai alors dit que je ne voulais pas être obligée de me rendre à Deer Lake qui se trouve à 150 kilomètres, pour récupérer le tout. De plus, j'ai ajouté qu'il n'y avait pas de douanes là. On m'a alors indiqué qu'il était impossible d'envoyer la marchandise à Stephenville. J'ai donc demandé pourquoi et on m'a répondu qu'il n'y avait pas de douanes là. J'ai alors indiqué que j'avais vérifié cela avant de quitter l'Europe. Il y a des douanes à Stephenville et il n'y a pas de problème d'autorisation. Évidemment, mon interlocuteur m'a révélé qu'il n'était pas au courant. J'ai donc interrompu la conversation et je lui ai dit que je rappellerais. J'ai communiqué avec les douanes à Stephenville et j'ai pris note du numéro de téléphone. J'ai ensuite appelé à Montréal et je leur ai transmis le numéro des douanes. Ils ont fait les vérifications nécessaires et les douanes peuvent être payées. J'ai cru que tout s'arrangerait.

Quand j'ai rappelé, c'est une femme qui m'a répondu et elle m'a dit qu'elle était désolée, mais qu'elle ne pouvait envoyer la marchandise à Stephenville, qu'elle serait envoyée à Moncton et, de Moncton, par camion à Stephenville. J'ai alors demandé si Moncton était loin de Stephenville et elle m'a répondu que Moncton était situé dans une autre province, qu'il y avait la mer à traverser et que cela me coûterait beaucoup d'argent. J'ai répondu que je ne savais pas ce que cela était censé me coûter puisqu'on m'avait dit que je n'aurais que 50 \$ à payer. La marchandise peut être expédiée par Air Canada, puis Air Atlantic, je ne vois pas le problème.

Cette conversation a eu un suivi. La marchandise est arrivée une semaine plus tard, le mercredi. À ma surprise, quand j'ai reçu la facture, au lieu de 50 \$, on me demandait 120 \$ parce que Air Canada m'avait facturé l'expédition de Montréal à Halifax. À cela s'ajoutait le transport d'Halifax à Stephenville et je n'ai pas décodé les signes qui étaient inscrits, 15 \$, CDC, et 15 \$, FCC. J'ai demandé pourquoi il fallait que je paie 15 \$ et on m'a répondu qu'il fallait rembourser Lot. J'ai alors demandé ce que Lot avait à voir là-dedans. Lot est la compagnie polonaise qui a expédié la marchandise de Varsovie à Montréal. Honnêtement, je ne sais toujours pas que représente le 15 \$ ni les 15 \$ additionnels.

Mon commerce ouvre ses portes la semaine prochaine. Je dois recalculer les prix. Par exemple, j'ai de petits objets, une trentaine. Il faut ajouter le prix du cargo, c'est-à-dire 50 p. 100, je dois donc augmenter le prix de vente de 1,66 \$. Si je dois payer 120 \$, il faut que j'augmente le prix de 4 \$ par arti-

*[Text]*

small item which I have in it. It is plenty of money. The difference is \$2.34 on each small item.

This is about these things, what I am worried in the future; I didn't open the store yet. But as a flower store, I will depend only on the flights. So far, the lady who owns it right now is in the store. She has the flowers from Halifax. When Air Canada was here, there was no problem with cargo. Right now, the amount of cargo is limited with Air Atlantic because the planes are small. There are a lot of passengers. All the cargo is filled with the luggage, passenger luggage. Right now, she said with the flowers, they cannot wait for the next plane. Flowers have to be shipped right away, because they will die. So far here: Oh, you can send the flowers, but you are going to pay extra money for it. So I have, again, to add extra cost to every flower which I am going to sell. I am talking about Halifax. If I would like to have another flower to send, for example, from Florida or from Toronto, because it's more flowers available and they are nicer quality, better quality than I can get from Montreal or from Halifax.

Right now, I am scared to open the store, because I know that I cannot demand the plants on the airplane. If my cargo took one week to come from Montreal, which should take three hours, what will be in the future? Simply, I am terrified how they are going to ship me the flowers. What about different items, if I am going to get the small presents? How much I have to pay for this shipment? Just simply, I cannot depend. This is not reasonable because simply, I don't know. If they would tell me, in this moment, that the cost of the shipment will be \$50.00 and then they will change it for \$120.00, \$150.00 because they were shipped different routes with the different companies. During the call, when I talked to the guy, when he told me that they are going to ship it to St. John's, I asked why? Why to St. John's? Because my boss said to me so. I said: I don't care if Air Canada doesn't fly any more to Stephenville; it is not my problem. It is not my problem that they don't like to fly here. As a passenger, I think that we have rights and being, for example, a passenger right now. My children, at this moment, are in Ontario at school. I am buying them the tickets two or three times a year, that they can come from Ontario here. In August, already, I bought for them tickets for December and in August, I couldn't get the tickets for the second of January, because already it was sold. In August. How early you have to buy and book the tickets? How early you have to buy the tickets to fly somewhere?

I talked to a lot of people and they were scared to come here. Stephenville is a small place. I used to say that if somebody will sneeze in one house, in another one we will say

God bless you, and I am afraid that a lot of people are scared to come here and speak up, because they don't know later on, or they may be afraid of consequences, if they will say something against somebody else, because it's too many people who know each other.

I talked to the lady, just before the Hearing, and she just mentioned to me about the tickets which she bought for her son. She bought the tickets for the 22 of December. She

*[Traduction]*

cle. C'est beaucoup d'argent. La différence est de 2,34 \$ l'article.

C'est ce genre de chose qui me semble préoccupante pour l'avenir. Je n'ai pas encore ouvert mon magasin. En tant que fleuriste, je suis entièrement dépendante du transport aérien. La dame qui possède le commerce à l'heure actuelle obtient ses fleurs d'Halifax. Lorsque Air Canada desservait notre secteur, il n'y avait pas de problème de fret. Maintenant, le volume des marchandises transportées est limité parce que les appareils d'Air Atlantic sont petits. Il y a beaucoup de passagers. Les soutes sont remplies de bagages de passagers. Pour ce qui est des fleurs, elles ne peuvent attendre le prochain avion. Elles doivent être expédiées immédiatement, sinon elles meurent. Il est possible de les envoyer, mais il faut payer un montant additionnel. Je dois donc ajouter au prix de chaque fleur celui de la facturation additionnelle. Je parle de l'expédition de Halifax. On peut vouloir obtenir des fleurs d'ailleurs, par exemple de Floride ou de Toronto, parce que le choix y est plus grand et qu'elles sont de meilleure qualité qu'à Montréal ou à Halifax.

À présent, j'ai peur d'ouvrir le magasin, car je sais que je ne peux recevoir mes fleurs par avion. S'il a fallu une semaine pour obtenir la marchandise de Montréal, qui pourrait arriver en trois heures, combien de temps faudra-t-il désormais? Je suis tout simplement affolée quand je pense à la façon dont mes fleurs me seront expédiées. Pour ce qui est des autres marchandises (les petits articles), je ne sais pas ce qui se produira. Combien devrais-je payer pour l'expédition de ceux-ci. Je ne peux me fier à rien. C'est inacceptable, je ne sais trop à quoi m'attendre. Il est possible qu'on me dise qu'une expédition coûtera 50 \$, puis 120 \$ ou 150 \$ parce que les itinéraires ont changé à cause des nouvelles compagnies aériennes. Lorsque j'ai appelé la première fois et que j'ai demandé pourquoi la marchandise serait livrée à St. John, mon interlocuteur m'a répondu que c'était une décision de ses patrons. J'ai alors dit que je me fichais qu'Air Canada n'assure plus la liaison avec Stephenville, que ce n'était pas mon problème. Ça ne me regarde pas non plus que ça ne leur plaise pas de desservir ce secteur. En tant que passagers, je crois que nous avons des droits. Je suis une cliente, mes enfants font leurs études en Ontario. J'achète des billets deux à trois fois par année pour qu'ils viennent ici. En août, j'ai déjà réservé leurs billets de décembre et je n'ai pu obtenir des places pour le 2 janvier parce que tout était vendu. En août. À compter de quand doit-on réserver des billets? Combien de temps à l'avance faut-il prévoir l'achat de billets?

J'ai parlé à bien des gens et ils ont peur de venir ici. Stephenville est une petite localité. J'avais l'habitude de dire que si quelqu'un éternuait dans une maison, le voisin répondait:

«Que Dieu vous bénisse».

Je crains donc que bien des gens aient peur de venir ici et de dire ce qu'ils pensent parce qu'ils ont peur des conséquences. On ne veut pas dire quoi que ce soit de désobligeant contre quelqu'un étant donné que tout le monde se connaît.

J'ai parlé à une femme juste avant l'audition et elle a mentionné avoir acheté des billets pour son fils, dont la date de départ est le 22 décembre. Elle les a achetés il y a une semaine

[Text]

bought it a week ago, for Air Atlantic, from Toronto to Halifax. She bought it a week ago, it means about 18 of October, for the 22 of December. I am talking about the regular fee; one-way ticket, regular price. It costs \$359.00, Toronto-Stephenville. She couldn't get the direct flight. Her son has to stay overnight in Halifax. She is paying \$359.00, plus tax, plus \$27.00 or \$28.00 extra for the special business seat, because it was the last seat in the plane and her son is going to stay overnight in Halifax, pay for the night and then will come, second day, here, and we are talking that there are not enough people to fly? Air Canada is saying that it doesn't have enough passengers and it doesn't make enough money, when in this moment, there is already no place in the plane for December. I think there is something wrong here. I don't know who is responsible, but honestly, a lot of people, right now, they are fed up. They are fed up with talking, because they are worried that there are more powerful men sitting somewhere in the beautiful chairs, in some offices, and they have decided how the people here will live, and they don't give a damn, which not comfortable way they have to travel.

I was, a lot of times, on the ferry. I am driving a lot, but honestly, it scares me right now, when I have to fly to Halifax, wait over there for another place to go to Montreal or to go to Toronto. Instead of taking the flight, four hours, it takes forever.

I think the people of Newfoundland deserve a little bit better. Thank you.

**The Chairman:** Thank you very much. Do you get your flower shipments from Halifax?

**Mrs. Chyla:** Yes.

**The Chairman:** How long have you been shipping flowers from Halifax?

**Mrs. Chyla:** What I mentioned, I didn't open the business yet.

**The Chairman:** I see. So you have never had the experience of shipping flowers from Halifax to Stephenville via Air Atlantic?

**Mrs. Chyla:** I know that the lady, right now, she gets it flown by plane and so far, until June, she never had a problem. Somebody was shipping her the flowers from Halifax and shipping it up, two hours later, in the airport in Stephenville, so she never had a problem. But right now, I foresee the problem with — even when I said with my cargo. Simply, they don't have enough room in the cargo. The planes are so small.

**The Chairman:** That was not the evidence we heard this morning. Any other questions? Thank you very much.

**Mrs. Chyla:** You are welcome.

**Mr. Renouf:** Mr. George Banfield.

**Mr. George Banfield, Owner, Banfields-Cross Pond Lodge:** Mr. Chairman, I would like to welcome you, ladies and gentlemen, to the Bay St. George area. My name is George Banfield. We operate a hunting and fishing camp known as

[Traduction]

d'Air Atlantique, pour la liaison Toronto Halifax. Elle les a donc achetés vers le 18 octobre pour le 22 décembre. Elle a payé le plein prix; un billet aller simple, à prix régulier. Il lui a coûté 359 \$, pour la liaison Toronto-Stephenville. Elle n'a pu obtenir de vol direct. Son fils doit passer la nuit à Halifax. Elle a donc dû payer 359 \$, taxe en sus, plus 27 ou 28 \$ pour un siège en classe affaire parce que c'était le dernier siège libre, sans compter que son fils doit passer la nuit à Halifax et qu'elle doit payer cela; de plus, il arrivera le lendemain. Et on nous dit qu'il n'y a pas suffisamment de clientèle. Air Canada soutient qu'il n'y a pas assez de passagers et qu'elle ne fait pas assez d'argent alors qu'au moment où je vous parle, il n'y a déjà plus de place pour le mois de décembre. Je crois qu'il y a quelque chose qui ne marche pas. Je ne sais pas qui est responsable, mais, honnêtement, il y a bien des gens qui en ont assez. Ils en ont assez de discuter et ils redoutent que des gens plus puissants qu'eux, installés dans leurs beaux fauteuils, dans quelques bureaux, décident eux-mêmes de la façon dont la population de la région doit vivre, et qu'ils s'en fichent bien d'ailleurs parce que ce n'est pas de leurs moyens de transport dont il est question.

J'ai utilisé bien souvent le traversier. Je fais beaucoup de route en voiture, et, pour être honnête, lorsque je vais en avion à Halifax, j'appréhende d'avoir à attendre là une autre place pour me rendre à Montréal ou à Toronto. Au lieu d'un vol de quatre heures, ça prend une éternité.

J'estime que la population de Terre-Neuve mérite mieux que ça. Merci.

**Le président:** Merci beaucoup. Recevez-vous des envois de fleurs de Halifax?

**Mme Chyla:** Oui.

**Le président:** Depuis quand expédiez-vous des fleurs à partir d'Halifax?

**Mme Chyla:** Comme je l'ai souligné, je n'ai pas encore commencé à exploiter l'entreprise.

**Le président:** Je vois. Donc, vous n'avez jamais expédié de fleurs depuis Halifax jusqu'à Stephenville par Air Atlantic?

**Mme Chyla:** Je sais que la dame, actuellement, utilise le transport aérien et jusqu'à maintenant, jusqu'en juin, elle n'a jamais eu de problème. Quelqu'un lui envoyait les fleurs de Halifax et elle les recevait deux heures plus tard à l'aéroport de Stephenville. Elle n'a jamais eu de problème. Toutefois, j'appréhende des problèmes—même avec mes marchandises. Ils n'ont simplement pas assez de place dans l'avion. Les avions sont tellement petits.

**Le président:** Ce n'est pas ce que nous avons entendu ce matin. Y a-t-il d'autres questions? Merci beaucoup.

**Mme Chyla:** Je vous en prie.

**M. Renouf:** Monsieur George Banfield.

**M. George Banfield, propriétaire, Banfields-Cross Pond Lodge:** Monsieur le président, je voudrais vous souhaiter la bienvenue, mesdames et messieurs, dans la région de la baie Saint-George. Je m'appelle George Banfield. J'exploite une pourvoirie appelée

[Text]

Cross Pond Lodge.

Rather than read the brief, I will cover a couple of the highlights.

We have been in business for 20 years. We fly in non-resident hunters. We have experienced difficulties in filling up our operation since Air Canada moved, this year in particular. It is not really reflected, I think, directly to Air Atlantic. In some instances, they don't know the demand that is out there. In our case, if we have requests for eight hunters to come into Stephenville that want to fly in, on a triple hunt, that would mean the possibility of a moose, caribou and bear. They want to know if they can get their product back out with them and you have to be honest and say if you all fill up and we have a fairly successful operation, as far as success ratio goes, and we have to tell them that you could have a problem getting your meat out. Right away, they say, well, we will have a look at this. Like I say in here, it is not impossible for them to have up to 20 pieces of luggage per hunter and there is just no room on the aircraft for them. In the meantime, with the hunters we have, if we only have one or two coming in a week and that is flying, in most instances they can get out on time, but then we have got to look around for getting individuals who want to drive down here. There is a demand and they really don't know about it in a lot of instances because we don't get the clientele, if they think they can't get their meat and trophies back home with them. So, it is a problem for us.

**The Chairman:** How many people do you employ at the lodge?

**Mr. Banfield:** We usually have eight guides and a cook, which is nine, and then we have a ground person here.

**Senator Marshall:** How many fishing guides are there in western Newfoundland, for example? How widespread is your problem?

**Mr. Banfield:** It is a big problem. I am just speaking for myself here, but the outfitting business in Newfoundland, I think you could check with the provincial government and you will find that this year here, that non-residents have been down. Non-resident hunters and fishermen, and particularly hunters, and a lot of them just don't have the time to spend two days on the road coming and two days going back, plus the week here. When we had direct flights from Toronto and Montreal, there wasn't any problem, but we have got a problem now.

**Senator Marshall:** You have a provincial association and you don't know the numbers?

**Mr. Banfield:** Of guides, I couldn't tell you.

**Senator Marshall:** Of outfitting companies or businesses.

**Mr. Banfield:** I think there would probably be around 100 or more.

[Traduction]

Cross Pond Lodge.

Au lieu de lire le mémoire, je vais en souligner quelques points saillants.

Nous sommes en affaires depuis vingt ans. Nous faisons venir des chasseurs de l'extérieur par avion. Nous avons eu du mal à atteindre notre achalandage habituel depuis le retrait d'Air Canada, cette année en particulier. À mon avis, cela n'est pas directement dû à Air Atlantic. Dans certains cas, ils ne connaissent pas la demande chez nous. Supposons que huit chasseurs expriment leur intention de venir chez nous via Stephenville par avion, par exemple pour chasser en même temps l'orignal, le caribou et l'ours. Ces chasseurs veulent savoir s'ils pourront emporter leurs captures avec eux au retour. Nous devons être honnêtes et leur dire que, si leur chasse est fructueuse et qu'ils abattent toutes les bêtes qu'ils veulent abattre, ils pourraient avoir de la difficulté à faire transporter leurs prises. Alors, ils disent: eh bien, nous allons réfléchir. Comme je l'indique dans le mémoire, il n'est pas impossible que les bagages de chacun de ces chasseurs comprennent jusqu'à vingt articles, de sorte qu'il n'y a simplement pas de place à bord de l'avion. Par ailleurs, si nous accueillons seulement un ou deux chasseurs par semaine qui voyagent par avion, dans la plupart des cas, ils pourront repartir à temps. Or, cela nous oblige à attirer des gens qui pourraient venir par la route. Il existe une demande. Mais les gens ne le savent pas bien souvent, car nous n'aurons pas la clientèle si les gens voient qu'ils ne pourront pas emporter leurs prises avec eux au retour. Donc, cela nous cause un problème.

**Le président:** Combien de personnes travaillent pour vous?

**M. Banfield:** Habituellement huit guides et un cuisinier, neuf personnes, puis une personne en place ici.

**Le sénateur Marshall:** Combien y a-t-il de guides de pêche dans l'ouest de Terre-Neuve, par exemple? Quelle est l'étendue du problème?

**M. Banfield:** C'est un grave problème. Je ne parle qu'en mon propre nom ici mais, en ce qui concerne le secteur des pourvoies à Terre-Neuve, vous pourriez vous adresser au gouvernement provincial et vous allez constater que le nombre de chasseurs et de pêcheurs non résidents a baissé cette année. En particulier le nombre de chasseurs; beaucoup d'entre eux n'ont simplement pas le temps de passer deux jours en voiture pour venir puis deux autres jours pour s'en retourner, simplement pour passer une semaine ici. Quand il y avait des vols directs de Toronto et de Montréal, il n'y avait pas de problème. Mais maintenant, nous avons un problème.

**Le sénateur Marshall:** Vous avez une association provinciale de pourvoyeurs et vous ne pouvez pas me donner de chiffres?

**M. Banfield:** Le nombre de guides? Je ne pourrais pas vous le dire.

**Le sénateur Marshall:** Le nombre de pourvoies ou d'entreprises.

**M. Banfield:** Je pense qu'il en existe probablement une centaine, ou plus.

[Text]

**Senator Marshall:** How many in Labrador? I know there is Skinners, from Pasadena, fly people into Labrador. They wouldn't have that problem on that side, would they?

**Mr. Banfield:** No, possibly not, but anyone operating out of the Stephenville area, there are a fair number of outfitters. We have got a problem. I can't speak for the derelict ones.

**Senator Marshall:** The numbers that are here have that same problem as you do?

**Mr. Banfield:** Sure.

**Senator Marshall:** That is very obvious. The number of employees, that would take in quite a few jobs, wouldn't it?

**Mr. Banfield:** We are only a small business, but in hunting alone, not counting the fishing, we are looking at about 50 man-weeks of work, which is a lot.

**Senator Marshall:** Multiplied by, probably, 30 or 40?

**Mr. Banfield:** Yes.

**Senator Marshall:** That is all I have, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Any further questions, gentlemen? Ladies? Thank you, Mr. Banfield. I am just trying to figure out what we are going to do tomorrow. We have 22 more of local business witnesses and my dilemma, you are going to have to help me, is I can't go on with 10 and 15 minute presentations with 20 witnesses. I mean, I have members of the Legislature that we want to hear, Transport Canada, Town Manager of the Town of Gander. You have to put these in some kind of order.

**Mr. Renouf:** I can probably short-list some of it for you.

**Senator Marshall:** At least the common ones that have the same problems.

**Senator Spivak:** It seems to me that maybe the way to accommodate this is to hear some witnesses this evening. We could certainly spend an hour or an hour and a half or two hours. The reason we came here was to hear the people.

UPON RECESSING

UPON RESUMING

**The Chairman:** Sorry to keep you all waiting; we underestimated the time it would take us to get over and get back.

I was trying to think of a way, after today's long session, to see if we could lighten up the proceedings tonight and I thought, how many Senate jokes do I know? How many jokes at the expense of the Senate? The first one I remembered was a letter that was written to me by a woman who was in charge of a women's institute, and she wrote me and said:

[Traduction]

**Le sénateur Marshall:** Combien y en a-t-il au Labrador? Je sais que Skinners, de Pasadena, amène des gens au Labrador par avion. Le problème ne les toucherait pas, n'est-ce pas?

**M. Banfield:** Non, probablement pas, mais il existe un assez grand nombre de pourvoyeurs qui font des affaires à partir de Stephenville. Nous avons un problème. Je ne peux parler au nom des entreprises abandonnées.

**Le sénateur Marshall:** Ceux qui sont dans la région ont le même problème que vous?

**M. Banfield:** Bien sûr.

**Le sénateur Marshall:** C'est très évident. Le nombre d'emplois, cela représente un grand nombre d'emplois, n'est-ce pas?

**M. Banfield:** Nous ne sommes qu'une petite entreprise, mais seulement en ce qui concerne la chasse, sans compter la pêche, il s'agit d'environ 50 semaines-personnes, ce qui est beaucoup.

**Le sénateur Marshall:** Cinquante fois trente ou quarante, probablement?

**M. Banfield:** Oui.

**Le sénateur Marshall:** C'est tout en ce qui me concerne, monsieur le président.

**Le président:** D'autres questions, messieurs? mesdames? Merci monsieur Banfield. J'essaie de voir ce qui nous attend demain. Nous devons entendre au moins 22 propriétaires ou représentants de petites entreprises locales. Je fais face à un dilemme, il va falloir que vous m'aidiez. Avec vingt témoins, nous ne pourrions y arriver avec des présentations de dix et de quinze minutes. En fait, nous devons entendre des députés provinciaux, des représentants de Transports Canada et le directeur des services municipaux de Gander. Il faut établir la liste des témoins selon un certain ordre.

**M. Renouf:** Je pourrais probablement réduire la liste pour vous.

**Le sénateur Marshall:** Au moins grouper les témoignages qui portent sur les mêmes problèmes.

**Le sénateur Spivak:** Il me semble qu'une façon de régler la question serait d'entendre un certain nombre de témoins ce soir. Nous pourrions certainement consacrer une heure ou une heure et demie, voire deux heures. Nous sommes venus ici pour entendre les gens.

INTERRUPTION DES TRAVAUX

REPRISE DES TRAVAUX

**Le président:** Je regrette de vous avoir fait attendre. Nous avons sous-estimé le temps qu'il nous faudrait pour s'en aller et revenir.

J'essayais de trouver un moyen d'alléger les délibérations après la longue séance d'aujourd'hui. Je me suis demandé combien je connaissais de blagues au sujet du Sénat. La première dont je me suis rappelé se rapporte à une lettre que j'ai reçue de la dirigeante d'un institut féminin. Elle m'a écrit:

## [Text]

Dear Senator MacDonald, would you please give me an up to date list of all Conservative Senators, broken down by sex.

I wrote her back and I said:

Dear Madame, here is the list that you requested. However, I have made a check and I find that there are no Conservative Senators broken down by sex.

I said:

Alcohol is our big problem here.

We are calling Mr. Cecil Stein of Kimbar Limited, as our first witness tonight. We are going to go through as many as we can. We have four to start with and we will see where we are at the end of the fourth, if anybody is still awake.

**Mr. Renouf:** It is a good thing to know that you didn't submit a short list.

**Mr. Cecil J. Stein, General Manager, Kimbar Limited:** I am on page 194. The first thing I would like to do, Mr. Chairman, is make note of your compassion to sit tonight. I think the last people who came from Ottawa spent two and a half hours here, on the GST. Thank you, since I have to work tomorrow.

I would be remiss if I didn't start off by saying, like Senator Marshall said, a point of order. I am an old friend of his, going back to the early fifties. I would say I was about a 17 year old Sergeant in the Militia, and Colonel Marshall was our Commanding Officer and after an inspection, one night, many inspections I guess, but one particularly, it was a brutal inspection, I might add. It didn't go over too well. We turned right when we should have turned left. So Jack came up to the mess and had a cup of coffee with us and he couldn't resist saying, he said:

The Militia is Canada's second line of defense.

And then he threw in, he said:

Next to the girl guides.

We have been good friends ever since and I am sure if we ever become mature enough to get the vote, we would send Jack Marshall back to the Senate, along with Ethel Cochrane.

After saying that, I have to take off my glasses to read, which most of you don't have to do, I guess.

Kimbar Limited, which is a little small company incorporated in Newfoundland, leased and operated the restaurant and gift shop at the Stephenville Airport for approximately four and a half years, exactly, from October 1, 1984 to May 20, 1989. At best, it was a marginal operation. Only the dedication of the staff and the owner's input made it viable. Five months a year we showed a profit, three months we broke even and four months we operated at a loss. Over the four year period, the sales were stable. There wasn't much increase in them.

Although we didn't have a contract to service Air Canada, I think inclement weather at other airports, causing late and sometimes cancelled flights, along with overseas diversions of

## [Traduction]

Monsieur le sénateur MacDonald, auriez-vous l'obligeance de me fournir une liste à jour de tous les sénateurs conservateurs, par sexe.

Je lui ai répondu:

Madame, voici la liste que vous avez demandée. Toutefois, après avoir vérifié, j'ai constaté que je ne pouvais pas établir de liste de sénateurs conservateurs par sexe, car notre grand vice, c'est l'alcool.

Notre premier témoin ce soir est M. Cecil Stein, de Kimbar Limited. Nous allons essayer d'entendre le plus de témoins possible. Nous en entendrons quatre pour commencer puis nous verrons ensuite, s'il reste encore quelqu'un qui est éveillé.

**M. Renouf:** C'est bon de savoir que vous n'avez pas présenté une liste abrégée.

**M. Cecil J. Stein, directeur général, Kimbar Limited:** Je suis à la page 194. Monsieur le président, je voudrais d'abord vous remercier d'avoir bien voulu siéger ce soir. Je pense que les derniers parlementaires d'Ottawa qui sont venus ont passé deux heures et demie ici. Je vous remercie, car je dois travailler demain.

Je ne remplirais pas mes devoirs si je ne commençais pas par faire un rappel au règlement, pour employer l'expression du sénateur Marshall. Je suis un de ses vieux amis, depuis le début des années cinquante. J'avais environ 17 ans, j'étais sergent dans la milice et le colonel Marshall était notre commandant. Après une inspection, un soir, beaucoup d'inspections je crois, mais après une inspection en particulier, j'ajouterais une inspection plutôt corsée. Les choses ne s'étaient pas trop bien passées. Nous avions tourné vers la droite alors que nous aurions dû tourner vers la gauche. Alors, Jack est venu au mess prendre une tasse de café avec nous. Il n'a pu s'empêcher de dire:

la milice est la seconde ligne de défense du Canada.

Puis il a ajouté:

La seconde ligne, juste au-dessus des Guides.

Nous sommes de bons amis depuis. Je suis sûr que si nous faisons preuve d'assez de bons sens, s'il faut élire les sénateurs, nous élirons Jack Marshall au Sénat, ainsi qu'Ethel Cochrane.

Cela étant dit, je dois retirer mes lunettes pour lire, ce que la plupart d'entre vous n'avez pas besoin de faire, j'imagine.

Kimbar Limited, petite entreprise de Terre-Neuve, a loué et exploité le restaurant et la boutique de cadeaux de l'aérogare de Stephenville pendant environ quatre ans et demi. Exactement du 1<sup>er</sup> octobre 1984 au 20 mai 1989. Il s'agissait au mieux d'une exploitation marginale qui ne subsistait que grâce à l'ardeur au travail du personnel et à l'apport du propriétaire. Nous faisons des bénéfices pendant cinq mois de l'année, nous faisons juste nos frais pendant trois mois et nous accusons des pertes pendant quatre mois. Au cours de ces quatre années, le chiffre d'affaires a été stable. Il n'a pas beaucoup augmenté.

Nous n'avions pas conclu de contrat de services avec Air Canada. Toutefois, quand les avions arrivaient en retard ou quand des vols étaient annulés à cause du mauvais temps qui

*[Text]*

European Communist country planes, that type of business, when we could get it, accounted for approximately 15% to 20% of our gross sales. Another 25% was generated by Air Canada passengers and people who met the Air Canada passengers or were seeing them off. That was usually between 1:00 and 4:30 every day. Our Air Canada employees who, we had some great people and great friends, they purchased from 3% to 5% of our total sales in the run of a year.

Since we had to staff for peak times, this gave us surplus labour. This labour we were able to utilize by preparing snacks for Air Atlantic's morning and evening flights, which we were able to do at a very reasonable rate, because we didn't have to bring in staff to do that.

The record will show that we gave good service 24 hours a day, 364 days a year, occasionally feeding as many as 200 people in the middle of the night.

After Air Canada's announcement, as my brief says:

We didn't need a Royal Commission to advise with a 50% reduction in sales, we could still keep our business viable.

Fortunately, we had a 90 day cancellation clause in our lease, which is possibly the only one MOT ever gave out for airports, a cancellation clause, because they like to hammer it to you when they get you, and we exercised that on May 20, 1989.

At the time we exercised our cancellation clause, we didn't get any encouragement from MOT to continue. I don't know if it was personality or not, but I think mainly because the local manager had been talking with another prospective lessee, who wanted to operate the restaurant and use the facilities for outside catering, and I guess it wasn't a bad business deal, if it had to come through.

The new lessee, of course, didn't hire any of our staff. Consequently, three of our former employees are still not working, and one girl who worked at the airport for 17 years. I guess Jack may even know her, Sis, do you Jack?

I understand the snacks that we used to prepare for Air Atlantic is now supplied through a Nova Scotia airport.

Our prediction, before the year end, unless the present lessee receives a subsidy, and I am really not in a position to talk about his business, but I am predicting that he is going to find it awfully tough, because the next several months are the months that we were always in the red, and the best three or four months are behind him.

In conclusion, I think Air Canada's departure from Stephenville will eventually result in the loss of four full-time jobs and two part-time jobs by people who were gainfully employed for

*[Traduction]*

séviissait à d'autres aéroports, quand des avions provenant de pays communistes étaient détournés, ce genre de situations, quand nous pouvions en profiter, les ventes que nous faisions en ces circonstances représentaient environ 15 à 20 p. 100 de notre chiffre d'affaires brut. Les clients d'Air Canada et les gens qui venaient les accueillir ou les conduire à l'aéroport, habituellement entre 13 heures et 14 h 30 chaque jour, contribuaient à 25 p. 100 de notre chiffre d'affaires. Ensuite, au cours d'une année, les membres du personnel d'Air Canada, dont certains étaient des gens formidables, de bons amis, achetaient suffisamment pour produire de 3 à 5 p. 100 de notre chiffre d'affaires total.

Nous devions engager du personnel supplémentaire pour répondre aux besoins pendant les périodes de pointe. Pendant les périodes creuses, nous occupions ce personnel supplémentaire à préparer des goûters pour les vols du matin et du soir d'Air Atlantic. C'est un service que nous pouvions fournir à un prix très raisonnable, car nous n'avions pas à engager du personnel supplémentaire à cette fin.

L'histoire dira que nous avons assuré un bon service 24 heures par jour, 364 jours par année. Il nous est arrivé parfois de nourrir jusqu'à 200 personnes au beau milieu de la nuit.

Comme mon mémoire l'indique, après l'annonce du retrait d'Air Canada:

Nous n'avons pas eu besoin d'une commission royale d'enquête pour constater qu'il serait difficile de maintenir l'entreprise à flot après une réduction de 50 p. 100 du chiffre d'affaires.

Heureusement, notre bail contenait une clause d'annulation sur préavis de 90 jours. Cette clause est probablement la seule concession que le MDT a jamais faite aux aéroports. Le 20 mai 1989, nous avons invoqué cette clause, qui est habituellement utilisée par le MDT comme châtement.

À ce moment, le MDT ne nous a pas encouragés à continuer. Je ne sais pas si c'est une question de personnalités, mais le directeur local avait parlé avec un locataire potentiel, qui voulait exploiter le restaurant et se servir des installations pour fournir un service de traiteur. De toute façon, ce n'était pas une mauvaise idée en principe, à la condition que tout se passe bien.

Bien sûr, le nouveau locataire n'a engagé aucun membre de notre personnel. Ainsi, trois de nos quatre anciens salariés, dont une fille qui travaillait à l'aéroport depuis 17 ans, sont toujours en chômage. Jack la connaît peut-être, il s'agit de Sis.

D'après ce que je peux voir, les goûters que nous préparions pour Air Atlantic viennent maintenant d'un aéroport de la Nouvelle-Écosse.

Je ne connais rien des affaires du nouvel exploitant mais, selon moi, il éprouvera beaucoup de difficultés avant la fin de l'année, à moins qu'il ne reçoive une subvention. Car les mois qui viennent ont toujours été ceux pendant lesquels nous étions dans le rouge. Les trois ou quatre meilleurs mois sont passés.

En conclusion, j'estime que le retrait d'Air Canada entraînera, à terme, la perte de quatre emplois à plein temps et de deux emplois à temps partiel. Cela touchera des gens qui ont

[Text]

the past 17 years in the operation of the restaurant, and I hope you take that into consideration in your brief. Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Stein. No questions?

**Senator Marshall:** It is self-explanatory.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Stein. Who represents Community Futures?

**Mr. Renouf:** Mr. Raymond McIsaac, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. McIsaac.

**Mr. McIsaac, Chairman, Long Range Community Futures:** Good evening, and like most of the other presenters, I would like to extend a thanks on behalf of our committee and the region, to the Senate Committee and particularly note, once again, the contribution of Senators Cochrane and Marshall, who have come to our support and defense on a number of occasions, not just in this issue, but in a lot of others.

In any event, just a little briefing on our organization and where we are coming from. In 1985, the Federal Minister of Employment and Immigration created a program called Community Futures. Its basic design was to put in some community-based management to regional development, and we will be going into this a little bit later, out of a view that the made-in-Ottawa approach to regional development simply was not working in the out-reaching parts of Canada, and that there was no single solution to regional economic development that actually existed in developing on the uniqueness and expertise of individual communities. That is where we come from.

Our Board is appointed by the Minister of Employment and Immigration and, as one of the streams of the Canadian Job Strategy, it is one of the most successful streams of the Canadian Job Strategy, at least in Newfoundland, and most regions outside of St. John's, I believe, are now supported by the Community Futures mechanism.

Our Board consists of Mayors, municipal leaders, development association persons, various interest groups and whatever, so I guess that the brief I am presenting to you is the opinion and observations of the professional economic development community throughout the region.

I am trying to edit this to some degree, to avoid restating some of the things that have already been said. On other occasions, where I think the heart of our presentation is at stake, we will repeat some of the things that have already been said in support of that.

In any event, our brief is respectfully submitted to the Senate Committee, with a view to contributing to a greater understanding, on a national level, of the devastating impact of the recent events related to the Stephenville Airport. Furthermore, our brief will focus on the issue of regional development and in strongest possible terms, we want to raise the alarm about this activity thus taking place, and how it may translate across the

[Traduction]

travaillé ces 17 dernières années au restaurant. J'espère que vous tiendrez compte de cela dans votre rapport. Je vous remercie beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Stein. Des questions?

**Le sénateur Marshall:** Cela se passe d'explications.

**Le président:** Merci, monsieur Stein. Qui représente le Comité du programme Développement des collectivités?

**M. Renouf:** M. Raymond McIsaac, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur McIsaac.

**M. Raymond McIsaac, président, Comité du programme Développement des collectivités de la région de Long Range:** Bonsoir. Comme la plupart des autres témoins, je voudrais remercier le Comité sénatorial au nom de notre comité et des habitants de la région et souligner, encore une fois, le travail des sénateurs Cochrane et Marshall, qui nous ont appuyés et défendus en maintes occasions, pas seulement celle-ci, mais dans de nombreux cas.

Je voudrais d'abord vous parler brièvement de notre organisme et de son origine. En 1985, le ministre fédéral d'Emploi et Immigration a mis sur pied le programme Développement des collectivités. Le but de ce programme est de faire en sorte que le développement régional soit géré par les communautés, ce dont nous reparlerons un peu plus loin. L'idée de mettre sur pied ce programme est venue suite à la constatation que les mesures prises par l'administration centrale, à Ottawa, en matière de développement régional n'étaient pas efficaces dans les régions éloignées du Canada et que rien n'avait été fait en matière de développement économique régional pour développer les richesses particulières et l'expertise des municipalités. Ce sont là les facteurs qui ont présidé à la création de notre organisme.

Notre comité a été mis sur pied par le ministre d'Emploi et Immigration et est l'un des volets les plus fructueux du programme canadien de la planification de l'emploi, au moins à Terre-Neuve. Je crois que la plupart des régions autres que celle de St. John's bénéficient aussi du programme Développement des collectivités.

Notre comité est composé de maires, de membres influents des municipalités, d'associations d'aide au développement, de différents groupes d'intérêt et autres. C'est pourquoi je pense que ce mémoire reflète les opinions et les observations des professionnels du développement économique de toute la région.

Il n'est pas question ici de présenter tous les détails de ce mémoire: je voudrais éviter de répéter certaines choses qui ont déjà été dites. Cependant, il sera nécessaire de revenir sur certains points essentiels.

Quoi qu'il en soit, nous soumettons notre mémoire au Comité du Sénat avec l'espoir qu'il contribue, à l'échelle nationale, à une meilleure compréhension des effets dévastateurs des événements récents relatifs à l'aéroport de Stephenville. De plus, notre mémoire met l'accent sur la question du développement régional et veut attirer l'attention, avec le plus de force possible, sur ces événements, sur leur signification pour

[Text]

country, and how it impacts on the ability of communities to achieve regional development.

We urge the Senate to assess whether or not the Air Canada abandonment, and their subsequent refusal to enter into joint fare arrangements with First Air, is the type of activity which increases regional disparity. The Senate Committee is asked to evaluate deregulation in action; is deregulation working consistent with the way that it was marketed, namely, that where demand existed, that free market forces would prevail.

We ask the Senate to review the checks and balances in the regulatory system, and I refer to the NTA and the Atlantic Province's Transportation Commission as examples, to determine whether or not they are offering the protection which was visualized.

As a region already encumbered with transportation difficulties due to being an island, as a region without rail service, we can ill afford to lose access to state of the art air service. In this light, we ask the Senate Committee to assess, in general terms, whether or not what has happened to this region is consistent with their view of Canada and the sense of fair play which is necessary to maintain our federalist system.

As stated, our brief will focus primarily on regional development and the impact on our region's ability to diversify our economy with regard to the Air Canada/Air Nova corporate plan.

To some degree, we have co-ordinated our presentation with other groups such as the Town of Stephenville and the Stephenville and Area Chamber of Commerce, to avoid duplication. From time to time we may not go very deeply into certain issues, although from what we have heard today from our MP, from the Chamber of Commerce and from the Town of Stephenville, we certainly concur with the positions that they have taken.

One last note, and I think it is interesting that there are a number of Senators from Atlantic Canada, and the whole issue of developing regional thinking is one that is dear to our hearts, but our organization is the first attempt at organizing, I guess, a bona fide regional or community-based approach to development. This is the first instance of that, so it is a relatively new concept. Some of the things that we are going to be discussing are untried tests, but we will make reference to what we believe are our building blocks for the future of economic development in this region, and hopefully, that is where we are going, instead of the circular process of tried approaches which have failed, and we keep coming back to square one. Hopefully, what we are going to be able to present to you is a plan or a sensible direction as to how we can do something with regional economic development, because I think everybody is aware that there has been very little success in relationship to Confederation, since 1867 or whatever; in

[Traduction]

l'ensemble du pays et sur la manière dont ils peuvent affecter la capacité des municipalités à assurer leur développement.

Nous pressons le Sénat d'établir si le retrait d'Air Canada, et son refus de passer des ententes sur les prix avec First Air, est l'une de ces actions qui ont pour effet d'accroître les disparités régionales. Nous demandons au Comité du Sénat d'évaluer la déréglementation, maintenant qu'elle est appliquée, c'est-à-dire de vérifier si elle donne les résultats attendus. La déréglementation devait, dans la mesure où il y a une demande, faire en sorte que les activités commerciales soient soumises aux forces libres du marché.

Nous demandons au Sénat d'examiner l'équilibre des pouvoirs dans le système de réglementation. La Loi nationale sur les transports et la Commission des transports des provinces de l'Atlantique constituent de bons exemples à partir desquels il serait possible d'établir si ce système de réglementation assure la protection attendue.

Comme notre région a de sérieuses difficultés en matière de transport, du fait qu'elle se trouve sur une île, et comme nous n'avons pas de service ferroviaire, nous pouvons difficilement nous permettre de ne plus disposer d'un service aérien de qualité. C'est pourquoi nous demandons au Comité du Sénat de déterminer, en termes généraux, si le geste d'Air Canada va dans le sens de l'idée que les membres de ce comité se font du Canada et s'il ne s'agirait pas d'un geste qui entre en contradiction avec l'esprit de loyauté nécessaire au maintien de notre système fédéral.

Comme je l'ai mentionné précédemment, notre mémoire met principalement l'accent sur le développement régional et sur l'impact du plan d'entreprise conjoint d'Air Canada et d'Air Nova sur la capacité de notre région à diversifier son économie.

Nous avons, dans une certaine mesure, coordonné notre présentation avec celle d'autres groupes comme la ville de Stephenville et la chambre de commerce de la région de Stephenville afin d'éviter les redondances. Il peut arriver qu'à l'occasion, certains sujets ne soient pas traités en profondeur. Cependant, d'après les propos de notre député et des représentants de la Chambre de commerce et de la ville de Stephenville, entendus aujourd'hui, nos positions rejoignent les leurs.

C'est une bonne chose à mon avis qu'il y ait un certain nombre de sénateurs provenant des provinces de l'Atlantique. La question du développement régional nous tient vraiment à cœur et je voudrais simplement souligner le fait que le travail qu'effectue notre organisme constitue, je crois, une première tentative sérieuse visant à ce que le développement régional soit fondé sur une gestion communautaire. C'est une approche relativement nouvelle. Certaines des propositions dont nous allons discuter sont en fait des idées non éprouvées, mais nous allons faire référence aux éléments sur lesquels nous pensons pouvoir nous appuyer pour assurer le développement économique de cette région. Nous espérons pouvoir réussir. Les tentatives précédentes n'ont, en but de ligne, donné aucun résultat. Nous espérons en arriver à élaborer un plan bien articulé visant à favoriser le développement économique régional. Je pense que tout le monde sait que les efforts effectués dans le cadre de la Confédération depuis 1867 et, dans notre cas,

## [Text]

our case, since 1949, in doing anything about the extremely high unemployment levels in the nether reaches of the country.

Nobody else has done it yet, so we thought we might give you a little sense of the region. Some persons on the Committee may be familiar with it and others may not. I think most of what we would say would be pretty much familiar to anybody in Atlantic Canada; however, I think that the numbers show that our region is perhaps one of the more economically depressed regions and, as I say later, we are not doomsayers in this process, but nonetheless, we do have some considerable challenges to economic development.

If I can, I will just go briefly through some things about our region and the mandate of our committee.

Our Community Futures Region is representative of 55 communities, and approximately 30,000 people. The region includes the natural economic zone of Bay St. George, which includes the only bilingual area in this province, which is the Port au Port Peninsula, Stephenville, Stephenville Crossing and a number of other communities south to the top of the Codroy Valley and about halfway to Corner Brook. Stephenville is the largest community, with about 8,000 people, and Burgeo is the next largest community, with about 2,500 people. The region is culturally diverse and is the historic center of development on the west coast, and at one point in time, in fact, it is a defunct community right now, but Sandy Point was the largest community 100 years ago or more between Cape Breton and Labrador.

I could go on about the history, but I don't want to take you too far afield. The region was built on the fishery, and economic diversification occurred throughout the rich agricultural areas of Bay St. George south and the Codroy Valley and through the fur trade. Industry-wise, and being a little bit more contemporary here, two major activities come to mind; the establishment of the limestone quarry at Aguathuna from 1913 to 1965 which, at one point in time, employed 500 people, and the establishment of the military base at Stephenville from 1942 to 1965/66 were major developments. The United States Military represented an expenditure, in this community, of \$179,000,000 in 1940's dollars and created an incredible facility which was turned back to Canada for \$1.00. The reason I bring this up is because we are going to talk a little bit about the down side of what has taken place since that mid-sixties period, and I just wanted to clearly establish in your minds that the history of this region is one of enterprise, of initiative and hard work, and it is not at all acceptable to this community to be at the state that we are at. It is the status quo argument. We want to make the case that, and this will come through this brief later, we are not only talking about the impact to existing industry. We are very, very concerned about the existing state of unemployment and of the economy. It is not an acceptable one and we do have to measure the future of the region and the ability to diversify our economy to achieve some sort of parity with what goes on in Canada, and that is

## [Traduction]

depuis 1949, pour réduire les taux de chômage extrêmement élevés dans les régions éloignées du Canada ont donné des résultats très limités.

Personne d'autre n'a tenté de faire ce que nous avons entrepris et nous avons pensé qu'il fallait vous donner une idée de la situation de notre région. Parmi les personnes siégeant au comité, certains connaissent bien cette situation et d'autres ne la connaissent probablement pas. En cette matière, je pense que nous n'avons pas grand chose à apprendre aux habitants des provinces de l'Atlantique. Cependant, il est important de souligner que, d'après les statistiques, notre région est peut-être l'une des régions qui connaissent les problèmes économiques les plus sérieux. Nous ne voulons pas nous faire prophètes de malheur, mais les défis que nous avons à relever sont considérables.

Notre région, telle que délimitée aux termes du programme Développement des collectivités, comprend 55 municipalités et environ 30 000 personnes. On y retrouve le secteur économique de la baie Saint-Georges, seule région bilingue de la province. Ce secteur comprend la péninsule de Port-au-Port, Stephenville, Stephenville Crossing et un certain nombre d'autres municipalités au sud jusqu'au haut de la vallée de la Codroy et, vers le nord, jusqu'à mi-chemin de Corner Brook. Stephenville, qui compte 8 000 habitants, est la municipalité la plus importante de ce secteur, suivie de Burgeo, avec 2 500 habitants. Cette région est caractérisée par sa diversité culturelle et par le fait qu'elle fut autrefois le centre économique et culturel de la côte ouest. Il y a 100 ans, Sandy Point était la municipalité la plus importante entre le Cap Breton et le Labrador. Aujourd'hui, cependant, c'est une municipalité moribonde.

Je ne voudrais pas que l'on s'éloigne trop de notre sujet, mais continuons avec un peu d'histoire. À l'origine, l'économie de la région reposait sur les pêches. Elle s'est ensuite diversifiée grâce à l'exploitation des riches régions agricoles de la vallée de la Codroy et de la partie sud de la baie Saint-Georges, et grâce au commerce des fourrures. Plus près de nous, deux événements importants ont marqué le secteur industriel: l'exploitation de la carrière de pierre calcaire de Aguathuna de 1913 à 1965 qui, à une certaine époque, employait 500 personnes, et la présence de la base militaire de Stephenville de 1942 à 1965/66. Les forces armées américaines ont dépensé à Stephenville une somme de 179 000 000 \$, en dollars de 1940, et ont laissé au Canada, pour la ridicule somme de 1 \$, des installations extraordinaires. Je relate ces événements pour mettre en perspective le déclin qu'a connu cette région depuis le milieu des années 1960. J'ai voulu vous faire comprendre que l'esprit d'entreprise et le sens de l'effort a toujours été à l'honneur dans cette région et qu'elle ne mérite absolument pas d'être dans la situation où elle se trouve actuellement. Nous voulons rétablir la situation actuelle et faire en sorte que cette communauté connaisse l'essor qu'elle mérite. Nous voulons souligner que ce ne sont pas seulement les effets sur les activités industrielles actuelles qui nous préoccupent; nous aurons l'occasion de revenir sur ce point un peu plus loin. Nous sommes extrêmement préoccupés par le taux de chômage alarmant et la situation économique de cette région. Cela n'est pas

## [Text]

one of the reasons I wanted to make that point. As I said, mid-1960's devastated the economy of this region. We were left with an infrastructure, after the American pullout, that was very difficult to maintain and a community, I think quite honestly, that had a traditional reliance on the American influence in the community, and to this day, I believe, we are not as prepared to govern our own affairs and to show leadership in economic development that we need as a region, and that is an evolution that is not unique to ourselves but, to some degree, other forces took care of us.

Mr. Thompson made a point, when we were talking, he was saying that perhaps the Senate would appreciate the view that we don't have any particular industry that employs 2,000 people in our region. We are comprised of very small businesses. Even Abitibi, which is the major anchor to our region, employs some 300 or 350 people. It is important to understand that the actual demonstration of economic impact is a little difficult to quantify in our case. In any event, Abitibi is the most stable aspect of our economy right now. Abitibi-Price is the paper mill here.

The fishery, certainly as Senator Marshall knows, is in very bad shape. Ground fish stocks due to foreign over-fishing threatens the whole existence of Newfoundland at this point in time, being largely coastal and comprised of many, many small communities that are almost entirely reliant upon the fishery. For instance, we are very concerned right now about the National Sea announcement that they are going to close two of their four plants in Atlantic Canada, and it is very likely within our district that the Ramea plant might be one that could be targeted. It is singularly reliant upon the fishery, as is the Burgeo region, which has already encountered about a total closedown. Hopefully, things are going to get better. At the same time, these are some of the challenges.

Bringing things to the present and coming back from, as I say, the historic high levels of unemployment in this region and even, most recently as I say on the south coast with Burgeo and Ramea, which had almost 100% unemployment, a number of things have happened. Unemployment, again, it comes back to the the American pullout and the fishery and a few other things, but unemployment has become an epidemic of a cyclical dependency on federal and provincial make work programs, our Unemployment Insurance and Social Assistance which is now generational. It goes from one generation of families to the next. In our case, we suffer in our region. These numbers I am quoting you, incidentally, are from a recent study which has just been completed on our behalf. It is the *Five Year Economic Development Plan for Bay St. George*, as commissioned by the Community Futures Committee, and we will make that

## [Traduction]

acceptable et nous devons absolument évaluer les possibilités en matière de développement et la capacité de diversifier l'économie de notre région afin que nous puissions atteindre un niveau de développement comparable à celui des autres régions du Canada. C'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai voulu soulever ce point. Comme je l'ai dit, cette région a connu un déclin économique considérable au milieu des années 1960. Après le retrait des forces armées américaines, nous nous sommes retrouvés avec une infrastructure qu'il était très difficile de maintenir. Je pense que la population de cette région a développé une dépendance à l'égard de la présence américaine et je crois que cela a fait en sorte que nous ne sommes pas tout à fait prêts à prendre en main nos propres affaires et de faire montre de tout l'esprit d'initiative dont nous avons besoin pour nous développer. Nous n'avons pas été tout à fait maître de notre destin, mais nous ne sommes pas les seuls à avoir vécu une telle situation.

M. Thompson, au cours de nos discussions, a mentionné que le Sénat pourrait être intéressé par le fait que, dans notre région, il n'y a aucune industrie dont le personnel atteint 2 000 personnes. Il n'y a chez nous que de très petites entreprises. La société Abitibi-Price, principale entreprise de notre région, n'emploie que 300 ou 350 personnes. Il est important de comprendre que l'évaluation quantitative des impacts économiques n'est pas facile à réaliser chez nous. Quoi qu'il en soit, l'usine à papier de la société Abitibi-Price est ce qu'il y a de plus stable dans notre économie actuellement.

La situation des pêches, comme le sait certainement le sénateur Marshall, est désastreuse. La surexploitation des stocks de poissons de fond par les étrangers constitue une menace pour l'ensemble de la population de Terre-Neuve, province où la plus grande partie de la population vit sur les côtes et est regroupée en un grand nombre de petites municipalités qui dépendent presque exclusivement de la pêche. Nous sommes donc actuellement très préoccupés par le fait que la société National Sea prévoit de fermer deux de ses quatre usines dans les provinces de l'Atlantique, et il est très probable que l'usine de Ramea, dans notre région, soit l'une de ces deux usines. Cette usine dépend des pêches, tout comme celle de la région de Burgeo, laquelle a presque totalement arrêté ses opérations. Ce sont là des défis intéressants à relever. Heureusement, l'économie de cette région connaît actuellement un certain redressement.

Nous devons aujourd'hui affronter certains problèmes qui remontent au passé. Dans le passé, cette région a connu des taux de chômage élevés et en particulier plus récemment sur la côte sud à Burgeo et Ramea, comme je l'ai déjà dit, municipalités dont le taux de chômage est de presque 100 p. 100. Ce chômage est dû au retrait des forces armées américaines, aux problèmes qu'a connus le secteur des pêches et à certains autres facteurs. C'est rendu au point qu'il s'est installé une dépendance cyclique envers les programmes de développement de l'emploi des gouvernements fédéral et provincial, l'assurance-chômage et l'aide sociale, dépendance qui se perpétue de génération en génération. Nous souffrons de cette situation. Les chiffres que je viens de vous présenter proviennent d'une étude récente que nous avons demandée et qui vient juste d'être complétée. Il s'agit du plan quinquennal de dévelop-

## [Text]

available to your Committee for anybody who would like to look at it in greater detail. One of the statistics that is a little alarming is that within our region, the recipients of Social Assistance are three times the provincial average, at 15.3% of the community, and we are not talking about people on Unemployment Insurance, we are talking about people who probably have fallen from that process and now are on the provincial treasury for that.

I am coming around to the point that unless we do something about this in the next ten years, it is the considered opinion of the economic development community and the average citizenry that, unless we do something fairly significant to change this generational cycle of unemployment, that the historical independence and self-sufficiency of our population is severely threatened permanently.

Again, I will emphasize that we are not coming at this pessimistically. I think we are very energetic about it in reality. We have a number of plans. We have lots of energy and we have lots of potential; however, we did want to set the stage for you historically, so that you could understand where we are coming from.

The next stage I would like to get into is the opportunities and constraints to development. Until the announcement of the Air Canada abandonment, our region, we believe, was well on its way to establishing a sound plan for economic and social recovery. Through the emphasis on proper planning and evaluation, education, the promotion of entrepreneurial initiatives, combined with the dynamic influence of global economics, all contributed to our sense of optimism with regard to our future. Stephenville, being the commercial centre of the region, is ideally located with regard to the eastern seaboard. With a state of the art airport facility and an ice-free harbour, the opportunity to take advantage of the FTA, *Free Trade Agreement*, clearly exists. Although the existence of Canada's first free trade zone was not successful earlier, and Mr. Cochrane over here was probably the driving force behind that, I think the altered picture created by the *Free Trade Agreement* and the growth of global economics combined, perhaps, with an increased investment interest in Atlantic Canada, has generated a lot of interest in resource rich Bay St. George/Burgeo/Ramea.

The transportation infrastructure, being what it is, the availability of economic facilities left over from the American base, and the rare availability of substantial flat land in Newfoundland, are all factors related to our potential for site selection. Foreign investment, particularly Hong Kong, is projected to bring in \$2,000,000,000 to \$3,000,000,000 into this province over the next number of years. We, in our region, have been

## [Traduction]

ment économique de la baie Saint-Georges, commandé par le comité du programme Community Futures. Les membres de votre comité qui seraient intéressés à consulter les résultats de cette étude, de façon plus détaillée n'ont qu'à nous le demander. L'un des résultats de cette étude, qui est quelque peu alarmant, est que dans notre région, 15,3 p. 100 des gens sont bénéficiaires de l'aide sociale, ce qui est trois fois supérieur à la moyenne provinciale. Nous ne parlons pas ici des personnes qui touchent l'assurance-chômage. Il s'agit ici de personnes qui ont probablement d'abord touché l'assurance-chômage avant de se retrouver sur le régime d'aide sociale.

Ce qui précède m'amène à dire qu'à moins que nous ne fassions quelque chose pour régler ces problèmes dans les dix prochaines années, à moins que nous ne prenions des mesures importantes visant à sortir la population de cette région d'un chômage qui se perpétue de génération en génération, l'autonomie et l'autosuffisance de notre population risquent d'être compromise sérieusement de façon permanente. C'est la conclusion à laquelle sont arrivés les responsables du développement économique et l'ensemble des citoyens de cette région.

Je voudrais de nouveau rappeler que nous n'entrevoions pas l'avenir avec pessimisme. De fait, nous déployons des efforts considérables afin d'améliorer notre situation. Nous avons élaboré un certain nombre de projets. Nous avons beaucoup d'énergie et de grandes possibilités; cependant, nous avons tenu à vous présenter la situation dans une perspective historique de façon à ce que vous compreniez les raisons de notre situation actuelle.

Je voudrais maintenant vous parler des possibilités et des contraintes en matière de développement. Avant le retrait d'Air Canada, je crois que notre région était sur la voie d'un redressement économique et social. À cette époque, nous mettions l'accent sur la nécessité de bien évaluer les conditions dans lesquelles se trouvait notre économie, sur une planification bien pensée, sur l'éducation, sur la promotion de l'esprit d'entreprise. À cela s'ajoutait l'effet positif de la reprise de l'économie mondiale. Ainsi, tout contribuait à nous rendre optimistes. La localisation géographique, de Stephenville, centre commercial de la région sur la côte est, est idéale. Grâce à son équipement aéroportuaire de première qualité et à son port toujours libre de glace, Stephenville est bien placée pour tirer avantage de l'Accord de libre-échange. Même si les résultats de la première tentative d'établissement d'une zone de libre-échange au Canada n'ont pas été fructueux, et M. Cochrane a été probablement l'un des instigateurs de ce projet, je pense que la modification de la conjoncture due à la signature de l'Accord de libre-échange, combinée à la croissance de l'économie mondiale, est peut-être responsable, avec l'accroissement des investissements dans les provinces de l'Atlantique, de l'intérêt accru pour les ressources abondantes de la région couvrant la baie Saint-Georges, Burgeo et Ramea.

Notre infrastructure de transport, l'appareil économique hérité des forces armées américaines, la présence de terres planes dans notre région, ce qui est rare à Terre-Neuve, sont autant de facteurs qui jouent en notre faveur. Les investissements étrangers dans notre province, provenant en particulier de Hong Kong, devraient atteindre de 2 000 000 000 \$ à 3 000 000 000 \$ au cours des quelques prochaines années.

## [Text]

negotiating with them and, depending on the resolution of our current transportation crisis, believe that we will be one of the focal points for such investment, for the reasons previously stated.

Providing that a negotiated solution is found to the foreign over-fishing situation, we know that the fishery is a renewable resource. Our Committee believes that there are under-exploited capabilities related to secondary processing, diversification or vertical integration to the industry and other initiatives which need to be taken in the context of what we believe will be an increasingly competitive professional industry, if we are going to survive.

The mining industry, in particular, has great potential. Limestone aggregates are in high demand on the eastern seaboard. The newly developed mine at Lower Cove, representing some approximately \$25,000,000 expenditure and the recently announced aggregate mine at St. Georges, combined with the gypsum mining operation at Flat Bay and the renowned success of the Hope Brook Gold Mine makes this region a hot spot for mining in this country. We further expect that the Cape Ray-Dolphin Gold Mine will move into production in the near future. Essentially, the whole Port au Port Peninsula is limestone, and it is only coming into light now what kind of potential is involved in that. Other speakers, particularly our political leaders, may want to elaborate on that a little bit.

Shifting gears a little bit; even a well balanced approach of attracting industry, where possible, and developing a local entrepreneurial initiative is still sensitive to the macro-economic situation, globally and country-wide, sometimes to our benefit and sometimes not.

Doing a little bit of research for this presentation, I came across a publication from the Department of Finance called *Canada's Economic Prospects: Looking Ahead to the 1990's* by Michael Wilson, February 10, 1988, where he makes the statement:

The manner and extent to which Canada is affected by international development depends, however, on two key factors: first, the inherent strength and competitiveness of the domestic economy; and second, the nature of changes in the international economy.

What we want to underscore here is that we believe we are the beneficiaries of the nature of changes in the international economy.

Referring back to Mr. Wilson's comments; clearly the issue of inherent strength and competitiveness of the domestic economy is the issue which we are addressing in our brief. Our field of experience tells us that our location, global economics again, the growth of communication and high tech information

## [Traduction]

Nous avons négocié avec ces investisseurs et, selon la tournure des événements en ce qui concerne la crise des transports que nous traversons actuellement, nous croyons que notre région serait particulièrement privilégiée en raison des avantages que je viens d'énumérer.

Comme les ressources halieutiques sont renouvelables, nous savons que nous pouvons compter sur les pêches à condition, toutefois, que le problème de la surexploitation des stocks par les pêcheurs étrangers soit réglé par voie de négociations. Les membres de notre comité croient que nos possibilités dans le domaine de la transformation secondaire et en ce qui concerne la diversification ou l'intégration verticale de notre secteur industriel, de même que dans d'autres secteurs, sont sous-exploitées. Nous pensons que la concurrence s'accroîtra dans l'industrie de la pêche; c'est pourquoi nous devons exploiter ces possibilités si nous voulons rester dans la course.

Nos possibilités dans le domaine de l'industrie minière sont particulièrement bonnes. La demande en granulats de pierre calcaire est très élevée sur la côte est. La nouvelle carrière de Lower Cove, pour laquelle on a investi 25 000 000 \$, et le projet d'une carrière de granulats à Saint-Georges, annoncé récemment, de même que l'exploitation de gypse de Flat Bay et la riche mine d'or de Hope Brook font de notre région un des hauts lieux de l'industrie minière au Canada. Nous nous attendons aussi à ce que la mine d'or de la société Dolphin Explorations Ltd. de Cape Ray commence à produire très bientôt. Dans la péninsule de Port-au-Port, on retrouve essentiellement de la pierre calcaire et nous commençons tout juste à nous apercevoir du potentiel que représente cette ressource. Peut-être que d'autres intervenants, nos chefs politiques en particulier, aimeraient élaborer un peu sur ce sujet.

Dans un autre ordre d'idée, j'aimerais faire remarquer que même si nous arrivons à élaborer, dans la mesure du possible, un plan de développement industriel bien équilibré et que nous arrivons à développer un esprit d'entreprise dans notre région, nous ne pourrions échapper à l'influence bénéfique ou non, selon les périodes, de la situation économique mondiale ou de celle de l'ensemble de notre pays.

En préparant ma présentation j'ai découvert une publication du ministre des Finances Michael Wilson: *Perspectives économiques du Canada*: vers les années 90 datée du 10 février 1988 où il déclare:

La manière dont l'évolution internationale influe sur le Canada et la portée de cette influence dépendent toutefois de deux facteurs clés: d'abord, la vigueur et la compétitivité fondamentales de l'économie intérieure et, ensuite, la nature des changements enregistrés au niveau international.

Nous voulons ici souligner le fait que nous pensons que nous bénéficions de la nature des modifications qui se produisent dans l'économie internationale.

Rapportons-nous aux commentaires de M. Wilson; la question dont nous traitons dans notre présentation est clairement celle de la vigueur et de la compétitivité fondamentales de l'économie intérieure. D'après notre expérience, nous pouvons dire que l'emplacement—encore une fois question d'économie

## [Text]

all represent a significant opportunity to draw investment and venture capital to Atlantic Canada. One example of this would be the recent meetings which the Atlantic Premiers, of future discussions, visualizing the whole of the Atlantic provinces as becoming a free trade zone, presumably to value-add products and export them to the eastern seaboard.

There is no question in our mind whatsoever that loss of jet service and, subsequently, cargo capacity has severely impaired our chances for site selection.

I was at a conference very recently in St. John's of the Industrial Development Association of Canada, and Susan Sherk, who has been newly appointed to the Premier's economic recovery team and formerly a Public Relations Officer with Mobil Oil, made this statement:

Mobil will locate anywhere, as long as there is a good, serviceable airport.

The point we are trying to make here is that air traffic, in an increasingly global economic situation, becomes even more important as time moves on.

It is, of course, not difficult at all to see how inadequate air cargo and expeditious passenger and business travel affects site selection. Hopefully, in this brief, we will be able to convey a sense of how seriously deregulation, as it has worked in practice, has paralyzed our efforts. If it affects us in this manner, clearly it can and is happening elsewhere. Private discussions with various Senators on the Board indicate that there is a sense of that within your group as well.

A little more philosophically about regional development. Of course, it is necessary for us who work in economic development, and certainly Legislators in this country to have a philosophical base as to what we are trying to achieve in regional development. The primary concern is to avoid the circular nature of failures, as I spoke of a little earlier. In any event, for a number of years, we have struggled to achieve some sort of parity through various regional development initiatives. There are many forums. I mentioned just a few; Canada Works, LEAP, LIP, DREE and many others have all failed largely, it is now believed, because of the

made in Ottawa approach.

Recent initiatives, such as Community Futures, capitalize on the uniqueness of communities, on local leadership and essentially, from a view that communities best know how to achieve development that suits their region. This makes a lot of sense, however, we believe that some evolution with regard to the co-ordination, with regard to the communities' capabilities needs to occur.

Again, I don't want to go too far afield, but to some degree, we feel that the process of the communities taking on the leadership role in achieving regional development has not received the attention with regard to our own abilities to do this, and

## [Traduction]

globale—l'amélioration des communications et le développement de la technologie de l'information représentent tous l'occasion d'attirer les investissements et les capitaux de risque vers les provinces de l'Atlantique. Un exemple de ceci: les réunions récentes qui ont eu lieu avec les premiers ministres de l'Atlantique pour discuter de l'avenir, où l'on envisageait tout l'Atlantique comme une zone de libre-échange, probablement pour les produits à valeur ajoutée qui seraient alors exportés vers la côte est américaine.

Il ne fait aucun doute pour nous que l'interruption du service par jet, puis, la diminution de la capacité de fret, ont de beaucoup amoindri nos chances d'être choisis.

Je participais tout récemment à la conférence de l'Association canadienne de développement industriel à Saint-John et M<sup>me</sup> Susan Sherk, qui vient d'être nommée à l'équipe de redressement économique du Premier ministre et qui était auparavant agent des relations publiques chez Mobil Oil, a déclaré en substance:

Mobil s'installera n'importe où, pourvu qu'il y ait un aéroport efficace.

Ce que je veux dire ici c'est que le trafic aérien, lorsque la globalisation de l'économie devient de plus en plus importante, prend de plus en plus de place.

Il n'est pas difficile de comprendre comment un fret aérien insuffisant ou des liaisons rapides pour passagers et gens d'affaires ont un effet sur le choix du site. J'espère que nous saurons ici vous faire comprendre combien la déréglementation a véritablement paralysé nos efforts. Si cela nous touche autant, cela peut avoir le même effet ailleurs. Des discussions privées que nous avons eues avec plusieurs sénateurs membres de la Commission montrent qu'eux aussi le pensent.

Un peu plus philosophiquement, au sujet du développement régional. Il nous est bien sûr nécessaire, nous qui travaillons dans le domaine du développement économique, et certainement pour nos législateurs, de se donner une base philosophique sur laquelle fonder les objectifs. Nous voulons tout d'abord éviter le cercle vicieux des échecs, dont j'ai parlé un peu plus tôt. De toute façon, depuis un certain nombre d'années, nous nous sommes débattus pour en arriver à une certaine forme de parité grâce à divers programmes régionaux de développement. Il y a de nombreux forums. Je n'en ai mentionné que quelques-uns: Canada au travail, PACLE, PIL, ARDA et de nombreux autres ont tous échoué, en grande partie croit-on aujourd'hui, à cause de l'approche

«fabriquée à Ottawa» qu'ils utilisaient.

Les programmes récents, comme Développement des collectivités, capitalisent sur le caractère unique des collectivités, sur le leadership local et, essentiellement, sur le fait que les collectivités sont les mieux placées pour réaliser un développement qui convient à leur région. Cela a bien du sens, mais nous croyons qu'il doit quand même y avoir une certaine évolution en ce qui concerne la coordination et les possibilités de la collectivité.

Encore une fois, je ne veux pas trop m'avancer, mais dans une certaine mesure, nous pensons que le processus de prise en charge par les collectivités en matière de développement régional n'a pas reçu toute l'attention qu'il aurait dû, en ce qui con-

## [Text]

whether or not we have the infrastructure and the expertise at a lot of levels, and again, I come back to the Free Trade Zone. Just the mechanics of dealing with Excise and Customs is a real challenge to our community.

If it is said that communities know best, then we wish to be very clear that in this region, we believe that we must have passenger and cargo service that is state of the art, in order to allow us to compete. It is our comparative advantage in our region.

On a more insidious note and noting the comments of some previous speakers, we are concerned, once again, that the seeds are being sown, at least in our case, which have led to the greatest tragedies related to regional development; those of the growth poll strategies on the national level and resettlement, more provincially and again, it comes back to the economic viability of the region. I will touch a little bit on that later.

We urge the Senators not only to evaluate the impact of Air Canada's actions, but to give equal weight and, to some degree, we were instructed to look very much at the impact on existing industry with this brief, but to some degree, we are trying to challenge that idea and to say that it is very much more important if you accept the point that status quo is not an acceptable place to start from. We ask the Senate to give equal weight to the long-term impact on the economy in a region that has to move forward and can't reasonably be expected to go backwards.

For the large part, most of the things with regard to the Air Canada abandonment, and our opinion on joint fares and what have you has been covered pretty well and pretty aggressively by other members. I may just peruse it and extract some things on this later, or if somebody wants to come back to it.

Again, the question as to whether or not Air Nova and Air Canada have an exclusive deal or whether or not that statement was made, I happened not to be at that meeting; however, I was in a previous meeting from Air Canada where a number of commitments were made to our region and in our view, none of them were maintained by Air Canada. So, my level of trust in relationship to their commitments to our region is perhaps the same as other speakers, however, our Member of Parliament and a number of other high profile people which I and our group respect quite highly, report that that was the context of the conversation and I didn't quite understand the Air Canada comments with regard to that.

In any event, one of the comments that I have in the written brief that I would like to clarify, just so that there is not any misunderstanding: Mr. Randell, the Air Nova President, has maintained a position that, I believe in substance, argues that there should be one airport in western Newfoundland and that should be at Deer Lake. I think, again coming back to Mr. Simmons' comments and others, and I will put this not in a damning point of view, because I certainly don't believe that this exists with the citizenry of people to the east of us in Corner Brook or Deer Lake or whatever, but I do believe that

## [Traduction]

cerne nos capacités, l'infrastructure disponible et les compétences à toutes sortes de niveaux; cela me ramène à la question de la zone de libre-échange. Juste la paperasserie à remplir pour les Douanes et Accise représente tout un défi pour notre collectivité.

Si l'on dit que les collectivités savent le mieux ce dont elles ont besoin, nous voulons vous dire que dans notre région, que cela soit bien clair, nous pensons que nous devons avoir un service pour passagers et pour fret tout ce qu'il y a de meilleur, afin de nous permettre de faire partie du jeu. C'est là l'avantage de notre région.

Nous avons peur, et je crois que les commentaires de certaines personnes qui m'ont précédé ici nous donnent raison, qu'insidieusement, au moins dans notre cas, nous pourrions assister aux pires tragédies en matière de développement régional à cause des stratégies de croissance des pôles, au niveau national, et de la réinstallation, au niveau provincial; cela revient à la viabilité économique de la région. J'en reparlerai un peu plus tard.

Nous demandons aux sénateurs non seulement d'évaluer l'impact des mesures prises par Air Canada, mais de donner un poids égal et, dans une certaine mesure, on nous a demandé de nous intéresser à l'impact sur l'industrie existante, mais dans une certaine mesure, nous ne sommes pas d'accord avec cette idée et nous voulons dire qu'il est beaucoup plus important si l'on accepte le fait qu'on ne devrait pas partir du *statu quo*. Nous demandons au Sénat d'accorder un poids égal à l'impact à long terme sur l'économie d'une région qui doit progresser et à laquelle on ne peut raisonnablement demander de reculer.

La plupart des points concernant l'interruption de services d'Air Canada et notre opinion sur les tarifs conjoints et tout le reste ont été présentés de façon bien agressive par d'autres membres. Je vais peut-être les examiner et en extraire certains points un peu plus tard, ou si quelqu'un veut y revenir.

Au sujet de la question à savoir si Air Nova ou Air Canada ont l'exclusion ou à savoir si cela a été précisé, il se trouve que je n'étais pas à la réunion; cependant, j'étais présent à une réunion précédente où Air Canada a pris un certain nombre d'engagements face à notre région. D'après nous, aucun de ces engagements n'a été respecté par Air Canada. La confiance que j'ai en leurs promesses est donc à peu près du même ordre que celle de bon nombre d'autres personnes présentes ici; cependant, notre député et un certain nombre d'autres personnages importants que mon groupe et moi-même respectons beaucoup, nous rapportent que c'était cela le contexte de la conversation et je n'ai pas tout à fait compris les commentaires d'Air Canada à ce sujet.

De toute façon, l'un des points de la présentation que j'aimerais clarifier, afin qu'il n'y ait pas de malentendus: M. Randell, président d'Air Nova, a maintenu la position selon laquelle, d'après moi, il ne devrait y avoir qu'un seul aéroport dans l'ouest de Terre-Neuve et qu'il devrait être à Deer Lake. Je crois, me rapportant encore aux commentaires de M. Simmon et d'autres, et je ne voudrais pas critiquer, parce que je ne crois sûrement pas que c'est cela qui se produise avec les gens à l'est de chez nous, à Corner Brook, ou à Deer Lake, ou ailleurs, mais je crois que pour certains, la bonne façon de réaliser le

*[Text]*

there is a constituency of thought that believes that the proper way to approach regional development is to build a strong base or the hub of the west coast, if you like, and to some degree, I think just about every person in Stephenville believes that a lot of the leadership has tended to say that development should be centralized in the Corner Brook area and I think that we are advocating for a more well-balanced view to development and exploiting the strengths of the whole region and we believe that that will be to the benefit of the whole west coast and most particularly, to Corner Brook as well, because we are their largest customer at this point in time and, to some degree, I think there is archaic thinking with relationship to development leadership and our airport, to some degree, has been seen as a foothold for Stephenville and the whole potential of the flat land and the potential which hasn't been mentioned of linking the airport to the harbour, with what is called an aquaport concept, which could really facilitate Stephenville as being a base of transportation in the region and there has been some fear that that might erode the centralized view to development in the region and again, this doesn't emanate from the citizenry, but it does come from people who advocate the basic growth pole strategy.

In any event, our airport and our region is prohibited from growth, not because there is no market, hence First Air wouldn't be interested and not because there is no interest in servicing the market through free market forces, but because of this deal, and we can only go on the basis of what is reported to us, that exists between Air Canada and Air Nova.

The other point: and again, I speak as a lay person in this regard; with regard to an observation we would like to make on the role of the majors with the regional carriers and we will postulate that if Air Canada did not have a 49% shareholder interest in Air Nova, there would be nothing to prevent them from entering into a joint fare arrangement with any credible airline and the net effect, of course, is that the two majors can effectively freeze out the small competitor. As the majors consolidate in the stronger corridors, there should be an opportunity for smaller, independent competitors to service the abandoned traffic. That was the strategy that the marketing component of what we called our Airport Disaster Relief Committee. That was the principal focus; we believe that in the by-line that was being sold, that free market forces were one of our options and unfortunately, the arrangement as a result of the vested interest of the major carrier in supporting its carrier caused that from not happening.

I did want to reference two particular pieces of correspondence which were copied to me by various individuals. One was noted by Senator Marshall on May 3, 1989, where I believe the first representation was made to the Senate on this issue, which essentially comes from the Minister responsible for privatization and I won't read the whole thing, but just the last sentence, to say, in reference to the 120 days notice:

It is felt that this will give sufficient time for other interested operators to arrange alternate services, if local demand warrants it.

*[Traduction]*

développement régional passe par l'établissement d'une base solide, le noyau de la côte ouest si vous préférez, et dans une certaine mesure, je crois qu'à peu près tout le monde de Stephenville a l'impression que le gouvernement voulait centraliser le développement dans la région de Corner Brook et je crois que nous proposons un développement mieux équilibré et l'exploitation des forces de toute la région ce qui profiterait, nous pensons, à toute la côte ouest et notamment, à la région de Corner Brook aussi, parce que c'est en ce moment le plus important client et, dans une certaine mesure, je crois que de vieilles idées circulent en rapport avec le leadership du développement et notre aéroport a été considéré comme constituant un échelon pour Stephenville et tout le potentiel des vastes étendues en plus du potentiel dont on n'a pas parlé, la possibilité de relier l'aéroport au port, ce qu'on appelle un concept d'aquaport, qui pourrait véritablement faire de Stephenville un centre du transport de la région et certains ont eu peur que cela érode la vision centralisée du développement de la région, qui ne provient pas des citoyens, mais des gens qui appuient la stratégie de croissance des pôles.

Dans tous les cas, notre aéroport et notre région ne peuvent grandir, pas par manque de marché—sinon First Air ne serait pas intéressée—pas par manque d'intérêt pour offrir un service en laissant jouer les forces du marché, mais à cause de cette entente—ce dont on en sait—entre Air Canada et Air Nova.

Autre chose, et encore je parle de cela en profane, en rapport avec une observation que nous aimerions faire sur le rôle des principaux transporteurs par rapport aux transporteurs régionaux. D'après nous, si Air Canada ne possédait pas 49 p. 100 des actions d'Air Nova, il n'y aurait rien pour l'empêcher de réaliser un accord de tarif conjoint avec toute ligne aérienne sérieuse et l'effet net, bien sûr, serait que les deux grands transporteurs pourraient balayer la carte les plus petits compétiteurs. À mesure que les principaux transporteurs occuperaient les corridors les plus intéressants, les plus petits compétiteurs, indépendants, pourraient occuper les autres. C'était là la stratégie de commercialisation de ce que nous appelions notre comité de secours des aéroports. Nous croyions que dans les lignes secondaires qui étaient vendues, les forces libres du marché nous permettaient de jouer mais, malheureusement, à cause du droit acquis qu'avait le transporteur principal à appuyer le petit transporteur, cela n'a pu se produire.

Je voulais ici m'attarder à deux pièces de correspondance dont m'ont envoyé des copies plusieurs personnes. L'une m'a été transmise par le sénateur Marshall le 3 mai 1989, la première fois, je crois, que cette question a été soumise au Sénat. Cela vient essentiellement du ministre responsable de la privatisation—je ne la lirai pas au complet, juste la dernière phrase, qui se rapporte à l'avis de 120 jours.

Nous croyons que cela donnera le temps aux autres exploitants intéressés d'organiser des services, si la demande locale le justifie.

## [Text]

I just want to underline that, the local demand has warranted it and still, it hasn't happened. Of course, you heard that point before.

With regard to deregulation and monitoring; it seems a fact to us that deregulation of air transportation is here to stay. We have no designs on changing that. It seems to us, however, that there are significant problems in the way deregulation occurred and the way it is functioning and, in fact, being monitored. We feel that we are not receiving the protection which was intended with the Legislation. The Senators, being a part of the legislative process, perhaps would be in a better position to share their thinking with us with regard to their views when they were passing this Legislation, as to whether or not the content of it was, in fact, how it has materialized.

There was some significant discussion on Section 3 of the Act, whereas we are focusing on regional development, it seems to be the one that is the most applicable to us. I am not sure, Mr. Chairman, if this is a different point than what was made today, but I will go through it anyway, by your leave.

Mr. Crosbie, in correspondence to Mr. Aylward, our MHA on July 24, 1989 said:

Mr. Bouchard emphasizes that Section 3 of the *National Transportation Act* (1987) is a statement of policy. It is intended to govern the implementation and interpretation of the Act. While some of the provisions contained in Section 3 arguably support the Stephenville and Gander cause; such support is limited by the Agency's or the Minister's powers explicitly given elsewhere in the Act.

Our concern is that we believe that statements of policy should filter throughout the Legislation and that if, in effect, as Air Canada said this morning, that this is the Law as it were, then the statement of policy, in effect, has no real function, at least in our situation. That is how we see it.

The policy, we believe, and certainly we hope, was intended to provide some protection to our overall economy and again, perhaps you are in a much better position to say whether or not that was the intent of the process and that it simply hasn't worked out the way that it was intended.

We realize that the Air Canada abandonment and failure to replace with adequate service left us with only a few options. Outside of the intervention process, a marketing committee was established to pursue the alternate carrier in the spirit of free market forces. This was achieved through negotiations with First Air based in Ottawa.

Some of this, you may or may not be aware of, but in addition to restoring direct jet service to central Canada, an opportunity existed, to this region, and this was the reason we thought of First Air, quite frankly, was to provide supply and services for the anticipated boom in Goose Bay, with reference to NATO developments and if that goes forward as we hope, then there is a very clear opportunity for Stephenville to become a service centre and a base for our Engineers and for other professional people, to become a vibrant part of that development.

## [Traduction]

Permettez-moi de souligner que la demande locale l'a justifié et que, pourtant, rien ne s'est produit. Bien sûr, vous avez déjà entendu cela.

En ce qui concerne la déréglementation et la surveillance: il nous semble acquis que la déréglementation du transport aérien soit ici pour y rester. Nous ne prétendons pas vouloir changer cela. Il nous semble cependant qu'il existe des problèmes importants dans la façon dont la déréglementation s'est produite et dans la façon dont elle fonctionne et, en fait, dans la façon dont elle est surveillée. Nous sommes d'avis que nous ne bénéficions pas de la protection prévue par la loi. Les sénateurs, qui ont participé au processus législatif, seraient peut-être les mieux placés pour nous dire ce qu'ils en pensent, si la loi reflète concrètement les intentions qu'ils avaient lorsqu'ils l'ont adoptée.

Il y a eu beaucoup de discussions au sujet de l'article 3 de la loi; nous nous intéressons plutôt au développement régional, qui s'applique le plus à nous. Je ne suis pas certain, M. le président, s'il s'agit d'un point dont il a déjà été question aujourd'hui, mais j'en parle quand même, si vous permettez.

M. Crosbie, dans une lettre datée du 24 juillet 1989 où il répond à M. Aylward, notre député, écrit en substance:

M. Bouchard souligne bien que l'article 3 de la *Loi nationale sur les transports* (1987) représente un énoncé de politique. Cet article doit gouverner la mise en application et l'interprétation de la loi. Bien que certaines des dispositions de l'article 3 appuient la cause de Gander et de Stephenville, cet appui est limité par les pouvoirs du ministre ou de l'office, précisés explicitement ailleurs dans la loi.

Nous nous inquiétons ici parce que, d'après nous, les énoncés de politique devraient paraître dans la loi et que, en fait, comme l'a annoncé Air Canada ce matin, si la loi est là pour y rester, alors l'énoncé de politique n'a aucune valeur, en tout cas en ce qui nous concerne. C'est comme ça que nous le voyons.

La politique, nous pensons, et même nous l'espérons, a été prévue pour fournir une certaine forme de protection à l'économie globale mais, vous êtes peut-être mieux placés pour dire si c'était bien là l'intention de la loi et que simplement cela n'a pas fonctionné de la façon dont c'était prévu.

Depuis l'interruption du service d'Air Canada, aucun service adéquat n'est disponible, et il ne nous reste plus que quelques choix. Un comité de commercialisation, extérieur au processus d'intervention, a été créé en vue d'obtenir un autre transporteur dans l'esprit des forces libres du marché. Cela a été réalisé par des négociations avec First Air d'Ottawa.

Vous étiez peut-être au courant; mais en plus de reprendre le service direct par jet vers le centre du Canada, il existe une chance pour notre région et c'est pour cela, très honnêtement, que nous pensions que First Air fournirait des approvisionnements et services en prévision de la période de prospérité prévue pour Goose Bay en rapport avec l'OTAN, et si cela fonctionnait, comme nous l'espérons, Stephenville aurait bien des chances de devenir un centre de services et une base pour les ingénieurs et autres professionnels. Nous serions au cœur de cette vitalité.

## [Text]

First Air also announced their intention to put on a direct flight to Florida, giving us a stronger foothold on the tourism trade, which is another issue that hasn't been talked about in any great length. I am hopeful that the Port aux Basques presentation, which has conducted a development plan related to tourism, will indicate to you to some degree what kind of impact this may have with regard to the tourism trade.

In addition to providing an existing industry with a first rate cargo and passenger service, the cargo capacity offered would allow our region, as previously mentioned, to rebuild the strong exporting business which existed before the Air Canada cargo abandonment of 1986.

One comes to the inevitable conclusion that the cargo business that existed was deliberately downgraded as a part of the corporate plan to withdraw from the community. That may be a strong statement, but just to see it, over a period of four years, going from a very healthy, vibrant industry down to a much less significant industry, seems to us, again, not to have followed the free market force concept.

The conclusion here is that the region is taking it on the chin coming and going. Deregulation allows Air Canada to abandon the market without accountability to the various sections of the *National Transportation Act*. Presumably, if the market exists, then another carrier, as a result of good business, would pick up the demand. That hasn't worked for us, so consequently, we have to conclude that deregulation hasn't worked for us. We can only hope that the Senate Committee concurs with our views on this.

We would like to make some recommendations and can I preface them by saying that, certainly during the development of this brief, that we did not have a very good appreciation of the powers of or the powers of influence of this Committee, not being day to day involved with it and indeed, the Senate overall, with regard to this issue.

We do, however, have a great respect for the talent of and the high esteem with which this body is held on the basis of its contribution to the country collectively, and as individuals.

Our recommendations, therefore, may not be totally within the parameters of the Committee's functions. If the recommendations are not within the Committee's parameters, then we would be grateful for your guidance as to how we might proceed.

We have nine recommendations which I will now read to you. That the Senate Committee:

- (1) generally consider the Stephenville situation and its potential impact on regional development nationally
- (2) consider whether or not deregulation is functioning with the free market forces which were touted in marketing of the deregulation concept
- (3) review the National Transportation Agency's interpretation of the *National Transportation Act*

## [Traduction]

First Air a aussi annoncé son intention d'offrir un vol direct vers la Floride, ce qui nous assure d'une meilleure position dans le domaine du tourisme—autre question dont on n'a pas beaucoup parlé. Je compte bien sur la présentation des gens de Port aux Basques, qui ont réalisé un plan de développement lié au tourisme, pour vous montrer, dans une certaine mesure, quel genre d'impact cela pourrait avoir en ce qui concerne le tourisme.

En plus de fournir à une industrie déjà en place un service pour passagers et pour fret de bonne qualité, la capacité de fret offerte permettrait à notre région, comme nous l'avons mentionné précédemment, de reconstruire la puissante industrie d'exportation qui existait avant l'interruption du service pour fret d'Air Canada en 1986.

L'on en arrive à l'inévitable conclusion selon laquelle le service pour fret qui existait a été délibérément diminué dans le cadre d'un plan d'entreprise pour se retirer de la collectivité. C'est peut-être un peu gros, mais si l'on regarde ce qui s'est passé sur une période de quatre ans, on est passé d'une industrie très saine, très dynamique, à une industrie de faible importance, et on semble avoir oublié le concept de libre marché.

Nous en concluons que la région se fait avoir de tous les côtés à la fois. La déréglementation permet à Air Canada d'abandonner le marché sans avoir de compte à rendre en vertu des divers articles de la *Loi nationale sur les transports*. Il nous semblerait, si le marché existe, qu'un autre transporteur aurait dû répondre à la demande. Cela n'a pas fonctionné, nous devons donc en conclure que la déréglementation n'a pas fonctionné pour nous. Nous pouvons seulement espérer que le Comité sénatorial nous appuie.

Nous aimerions faire quelques recommandations, et permettez que je dise tout d'abord, au cours de l'élaboration de cete présentation, nous n'avions certainement pas une très bonne idée des pouvoirs, ou des pouvoirs d'influence de ce comité, parce que nous ne le connaissons pas bien, non plus que le Sénat, en ce qui concerne cette question.

Nous avons cependant un grand respect pour le talent des membres et les tenons nous aussi en haute estime pour leur contribution au pays comme entité et comme individu.

Par conséquent, il se pourrait que nos recommandations n'entrent pas tout à fait dans les paramètres des fonctions du Comité. Si tel est le cas, c'est-à-dire que les recommandations ne correspondent pas à ces paramètres, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous indiquer comment procéder.

Nous avons neuf recommandations que je vous énumère ci-dessous. Le Comité sénatorial doit:

- (1) considérer généralement dans une perspective nationale la situation de Stephenville et de ses répercussions possibles sur le développement régional
- (2) considérer si la déréglementation fonctionne ou non avec les forces du marché libre qui ont été prônées, quand il s'est agi de vendre l'idée de la déréglementation
- (3) examiner l'interprétation de la Loi nationale sur les transports par l'Office national des transports du Canada

## [Text]

(4) explore the potential for legislative change, if necessary, to require airlines, upon abandonment, to enter into joint fare arrangements where equivalent services have not been provided

(5) review the potential of adjustment to the *North of 50th Parallel Provisions*, or other subsidized fare/cargo rates, to consider the peculiar difficulties encountered in island environments such as Newfoundland and Prince Edward Island.

The only point that we would make about that is that we do not have a very good understanding — if there were some sorts of regulatory things taking place around our airport, whether that would be possible or not, but at least we thought we would table it for discussion. It is a possible avenue and the other thing that we would be concerned about with any of this is that from the perspective of our community, that the machinery of this process can be somewhat lengthy and we would be concerned that it might be too late for us. That point has been made before.

That it would:

(6) consider co-ordinating the Committee's findings with the House of Commons' Committee on Transportation

(7) co-ordinate the Committee's findings with the Minister of Transportation

(8) review the function of the National Transportation Agency and the Atlantic Provinces Transportation Commission to determine whether or not they are properly exercising their mandates

That may be somewhat redundant to number (3).

(9) monitor the action which has been initiated by the Stephenville and area Chamber of Commerce with regard to the *Competition Act*.

Even though that has been stated, it is questionable at what stage that is at.

That is what I have to say.

**The Chairman:** Thank you. Community Futures, I see, is representative of 55 communities and approximately 30,000 people. There are not two in Newfoundland or three, there is just one?

**Senator Cochrane:** There are many.

**Mr. McIsaac:** There are about 13 or 14 different Community Futures Groups, which are now regional development authorities, on appointment from the Minister.

**The Chairman:** And there are how many altogether in Newfoundland?

**Mr. McIsaac:** About 13 or 14, that is my understanding.

**The Chairman:** You administer under a fund, what was it called again?

**Mr. McIsaac:** It is a stream of the Canadian Job Strategy.

## [Traduction]

(4) envisager la possibilité de modifier la loi, si nécessaire, pour que les compagnies aériennes, en cas d'interruption, concluent des ententes sur les prix lorsque des services équivalents n'ont pas été prévus

(5) examiner la possibilité de s'adapter aux dispositions relatives au nord du 50<sup>e</sup> parallèle, ou à d'autres tarifs du transport subventionné des passagers et des marchandises, afin de tenir compte des difficultés particulières que l'on rencontre dans des milieux comme Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard.

La seule remarque que nous pourrions faire à ce propos, c'est que nous ne comprenons pas très bien—s'il y avait un genre de réglementation à notre aéroport, cela serait-il possible ou non, mais au moins nous pourrions en discuter. C'est une possibilité, et l'autre chose qui nous préoccupe, c'est qu'en ce qui concerne notre collectivité ce processus peut traîner en longueur, et nous craignons que ce soit trop tard pour nous. Ce point a déjà été soulevé auparavant.

C'est-à-dire:

(6) envisager d'aligner les conclusions du Comité sur celles du Comité de la Chambre des communes sur le transport

(7) harmoniser les conclusions du Comité avec celles du ministre des Transports

(8) examiner la fonction de l'Office national des transports du Canada et celle de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique pour s'assurer que ces deux organismes exercent adéquatement leur mandat

Il y a peut-être redondance entre cette recommandation et le point (3).

(9) surveiller l'action entreprise par la Chambre de commerce de Stephenville et de la région à l'endroit de la Loi sur la concurrence.

Même si cela a été dit, on peut se demander à quel stage ça en est.

Voilà ce que j'avais à vous communiquer.

**Le président:** Je vous remercie. Je constate que l'association de développement des collectivités regroupe 55 collectivités et environ 30 000 personnes. N'y en a-t-il pas deux ou trois à Terre-Neuve, ou seulement une?

**Le sénateur Cochrane:** Il en existe plusieurs.

**M. McIsaac:** Il existe 13 ou 14 différents groupes de développement des collectivités, qui, sur nomination par le ministre, ont autorité en matière de développement régional.

**Le président:** Et combien y en a-t-il dans toute la province de Terre-Neuve?

**M. McIsaac:** D'après ce que j'ai pu comprendre, on en compterait 13 ou 14.

**Le président:** Vous administrez grâce à un fonds. Rappelez-moi son nom.

**M. McIsaac:** C'est un prolongement du programme canadien de planification de l'emploi.

**[Text]**

**The Chairman:** The Business Development, so are there 14 of them, each Community Futures has a Business Development Center?

**Mr. McIsaac:** Yes, some are lenders of last resorts and others are just purely advisory, non-financial services to small business. Our particular one is advisory and the fund that we tap into is a rollover from the Gateway-Lead Corporations. I don't know if you are familiar with them. In our case, we go elsewhere to access the funds. Some of them are sort of like banks, if you like. Others are purely advisory.

**The Chairman:** How much money did you —

**Mr. McIsaac:** Approximately \$4,000,000, but the key point is your ability to leverage, as a representative of the Federal Government. You become a single window approach to the delivery of regional development programs, so it is conceivable that the process may bring \$15,000,000 or \$20,000,000 to the region, providing we do a good job.

**The Chairman:** Have you got an example of that?

**Mr. McIsaac:** I am sorry?

**The Chairman:** Have you got an example?

**Mr. McIsaac:** Of?

**The Chairman:** Of that kind of a return.

**Mr. McIsaac:** I believe the Port aux Basques people would probably be in a position to tell you. We are only recently established, but they have done extremely well and I am sure that nobody exactly achieves it by themselves, but they have been instrumental, I believe, in acquiring an economic diversification fund related to the railway. I believe they have accessed some \$7,000,000 through that process and various other levels. It can range right on through job development to any level of government, ACOA or whatever, so it is hard to put your finger on exactly what it brings to the region, because it plays a co-ordinating force on all economic development. Sometimes that is driven by the private sector, with a role by Community Futures, so you can hardly say what we can take credit for. It is an instrument to draw money to your region.

**The Chairman:** Do you have any tie-in with the Atlantic Provinces Opportunities Agency?

**Mr. McIsaac:** We would visualize a very close working relationship with them, yes. I think you are going to see some changes with the establishment of regional development commissions, the Premier has talked of, where local groups will start delivering and they are, to some degree now. The Department of Development delivers ACOA grants up to \$60,000, but we are anticipating that there is going to be a broader role for community-based groups in the delivery of ACOA grants. We have raised that issue. It is still moving around a lot, but we have certainly made the point to the powers that be that the inter-relationship between these provincial regional commis-

**[Traduction]**

**Le président:** Le développement de l'entreprise. Ainsi donc, il y en a 14; chaque groupe de développement des collectivités a un centre d'aide aux entreprises?

**M. McIsaac:** Oui, certains sont des bailleurs de fonds de dernier recours, d'autres agissent à titre purement consultatif; ils offrent des services non financiers aux petites entreprises. Le nôtre en particulier est consultatif et le fonds dans lequel nous puisons provient des sociétés Gateway-Lead. Je ne sais pas si vous les connaissez. Quant à nous, nous allons ailleurs pour avoir accès au fonds. Certains ressemblent à des banques, si vous voulez. D'autres sont uniquement à titre consultatif.

**Le président:** Combien d'argent avez-vous . . .

**M. McIsaac:** À peu près 4 000 000 \$, mais le point essentiel dans tout cela c'est votre pouvoir de négociation (ou votre influence), en tant que représentant du gouvernement fédéral. Vous devenez un simple canal par où passent les programmes de développement régionaux, de sorte qu'il est convenable que le processus draine 15 000 000 ou 20 000 000 de dollars dans la région, pourvu que l'on fasse du bon travail.

**Le président:** Pouvez-vous donner un exemple de cela?

**M. McIsaac:** Vous dites?

**Le président:** Je vous demande si vous avez un exemple?

**M. McIsaac:** De quoi?

**Le président:** De ce genre de retombées.

**M. McIsaac:** Je présume que les gens de Port aux Basques seraient en mesure de vous en parler. Nous sommes établis seulement depuis peu, mais, eux, ils se sont très bien tirés d'affaire, et je suis convaincu que personne ne peut y parvenir tout seul. Je suppose qu'ils ont joué un grand rôle dans l'acquisition d'un fonds de diversification économique en rapport avec les chemins de fer. Il me semble qu'ils ont obtenu quelque 7 000 000 \$ par ce moyen et divers autres. Cela peut aller de la création d'emplois à tous les niveaux de gouvernement, APECA ou peu importe; donc, il est difficile de pointer du doigt exactement ce que cela rapporte à la région, parce qu'il s'agit d'une force de coordination qui s'exerce à tous les paliers du développement économique. Parfois, cela est entraîné par le secteur privé, le programme de développement des collectivités y jouant un certain rôle. Donc, il est difficile de dire quelle est notre part de mérite dans tout cela. C'est un moyen d'attirer de l'argent dans votre région.

**Le président:** Avez-vous certains liens avec l'Agence de promotion économique du Canada atlantique?

**M. McIsaac:** Oui, nous envisageons une collaboration très étroite avec elle. Je pense que vous verrez des changements avec la création de commissions de développement régionales dont le Premier ministre a parlé, où les groupes locaux commenceront à agir, et ils sont déjà à l'œuvre maintenant, jusqu'à un certain point. Le ministère du Développement accorde des sommes allant jusqu'à 60 000 \$, mais on s'attend à ce que les groupes au sein des collectivités aient un rôle plus important à jouer en rapport avec les subventions octroyées à l'APECA. Nous avons soulevé la question. Elle fait encore beaucoup de remous, mais il est certain que nous avons laissé entendre aux autorités en place que l'interrelation entre ces commissions

[Text]

sions and Community Futures is going to be a very important thing to the future of this province.

**The Chairman:** I have an enormous admiration for the optimism with which you tackle the enormous challenges ahead of you. You talk about the dependency that you have on social programs and the 60% of the population with no high school education. I can see where you can't let anything escape your attention, and that is why you zero in on the matter of the elimination of the service, but doesn't that strike you as being a very small part of an enormous problem?

**Mr. McIsaac:** It is a part of an enormous problem, but we have to look optimistically, of course, and we have to evaluate our tools with regard to our capability to move forward and we can easily see that the comparative advantages that we have have been underdeveloped. There is no question. We touched on reasons for that, but there is no doubt in our minds, whatsoever, that this region has undersold itself, largely because of things like not working regionally. Then again, the changing global economics, I come back to that. The foreign investment interest in Atlantic Canada, the rapid growth of the mining industry. All those things are really positive things for us, which we are taking hold of, but we believe that we have to have a competitive transportation mode in order to overcome some of the other barriers that we have.

**The Chairman:** Senator Spivak and Senator Bonnell.

**Senator Spivak:** I was very interested in your presentation. I have three questions that I want to ask you; one of the reasons is because there have been regional development corporations in Manitoba and some of them have been very successful. I don't know whether this is exactly the same concept. There is also a very interesting core area initiative in Manitoba, a portion of this Senator MacDonald touched on, which is employment and training programs. Where that fits in, I am not sure that I caught.

The second question I want to ask you is; there is nothing in here which talks about sustainable development. You have a beautiful province here endowed with many natural resources. I wonder whether that concept, which is supposed to be integrally tied in with development, is part of your thinking.

The third question I wanted to ask you is; what is this project at Goose Bay that you are talking about? Is that the NATO base with the low flying aircraft? Are you people in favor of it here? Germany has kicked it out of its country because of the damage to the children and wildlife and so on and and so forth, but you are supporting that here, are you?

**Mr. McIsaac:** I certainly wouldn't want to make a big issue of that because that could become another thing, but nonetheless, regardless of whether the NATO development goes ahead or not, the Goose Bay situation is a very positive one with major capital expenditures that are occurring even this year. I think there is some \$150,000,000 in construction being slated.

**Senator Spivak:** For what?

[Traduction]

régionales et les groupes de développement des collectivités sera très importante pour l'avenir de cette province.

**Le président:** J'admire énormément l'optimisme avec lequel vous vous attaquez aux difficultés énormes qui vous attendent. Vous parlez de la grande dépendance de la population à l'égard des programmes sociaux et des 60 p. 100 qui n'ont jamais fréquenté l'école secondaire. Je comprends que vous ne laissiez rien passer à propos de la suppression du service; mais cela ne vous apparaît-il pas tout simplement comme la pointe d'un iceberg?

**M. McIsaac:** C'est effectivement une partie d'un problème gigantesque, mais nous nous devons de rester optimiste et il faut évaluer nos moyens en fonction de notre capacité d'aller de l'avant; il nous est facile de constater que nos avantages relatifs n'ont pas été mis suffisamment en valeur. Cela ne fait aucun doute. Nous en connaissons les raisons, mais il n'y a pas de doute dans notre esprit que cette région s'est vendue en-dessous de sa valeur, en grande partie parce que les choses ne marchaient pas sur le plan régional. Puis encore une fois, je reviens à l'ensemble des conditions économiques en pleine évolution. L'intérêt manifesté par l'investissement étranger à l'égard des provinces de l'Atlantique, la croissance rapide de l'industrie minière. Ce sont là tous des éléments positifs pour nous que nous ne voulons pour rien au monde laisser passer, mais nous croyons qu'il nous faut un moyen de transport concurrentiel pour surmonter quelques-uns des autres obstacles auxquels nous avons à faire face.

**Le président:** MM. les sénateurs Spivak et Bonnell.

**Le sénateur Spivak:** Votre exposé m'a beaucoup intéressé. J'aimerais vous poser trois questions. Il y a eu des entreprises de développement régional au Manitoba, dont certaines ont remporté beaucoup de succès. Je me demande s'il s'agit du même concept. Il y a aussi au Manitoba une initiative très intéressante, à laquelle le sénateur MacDonald a fait partielle allusion, concernant des problèmes importants comme l'emploi et les programmes de formation. Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris où cela se situe.

Deuxième question, il n'y a rien ici qui fasse référence un tant soit peu au développement durable. Vous possédez une très belle province où abondent les richesses naturelles. Je me demande si ce concept, censé être partie intégrante du concept de mise en valeur, fait partie de votre philosophie.

Troisièmement, quel est ce projet de Goose Bay dont vous faites état? S'agit-il de la base de l'OTAN pour les avions volant à basse altitude? Seriez-vous en faveur de ce projet? L'Allemagne a voulu s'en débarrasser en raison des dommages que ces avions causaient aux enfants et au milieu naturel et ainsi de suite; quant à vous, vous appuieriez un tel projet?

**M. McIsaac:** Je ne voudrais certainement pas faire trop de remous autour de cette question parce que le débat risquerait de dégénérer; mais peu importe que le projet de l'OTAN se réalise ou pas, la situation de Goose Bay est extrêmement positive, grâce aux énormes dépenses d'immobilisations que l'on y fera cette année. Je dirais des dépenses en construction de l'ordre de 150 000 000 \$.

**Le sénateur Spivak:** Et pourquoi ces dépenses?

[Text]

**Mr. McIsaac:** For expansion to the current military presence.

**Senator Spivak:** But not necessarily the low flying flights?

**Mr. McIsaac:** Not necessarily that, and I don't think it is my position so much to argue for it or against it, but nonetheless, if there is going to, in fact, be construction occurring, then supply and services are going to come from somewhere and I am sure that our community wouldn't boycott the development or anything.

The interesting point when you talk about sustainable development, I may have deleted some sections of that. I think that the key issue in sustainable development and the key issue in breaking the cycle of tried and failed approaches regarding regional development is all about human resources, and you mentioned about training and education and I think that is, essentially, the problem that we have and I omitted it, but we come from a point of view that we are not creating jobs here. We don't do that. What we try to do, to some degree, is help people develop entrepreneurial skills, providing support services to small business and whatever and that process, to some degree, will lead to job creation.

The second point with regard to that that I think that we have to address is the attitudinal problem created by long-term unemployment and that really is a barrier to long-term sustainable development. We believe that, again, it is a generational problem, so it is a generational solution. Nobody has a two or three year process here. What we are trying to do is create some building blocks which are going to serve as we go down the road, and that is how we approach sustainable development.

**Senator Spivak:** I just wondered how you were doing that. I wondered whether you were using a co-operative approach. Let me say this; there are a lot of other examples across the country of successes and failures. There are some spectacular successes. I just wondered how you were approaching it in using co-operative approaches; that is, employers and institutions and specialized kinds of things. I am just curious.

**Mr. McIsaac:** I like the point a great deal, because I believe that the success and failure of economic development strategies depends on whether or not it occurs driven by the community or superimposed on the community by people who believe that they know best as to which way to go, and I think that is the essential position you have to operate from and we believe that, from our experience of living in the community and being a part of this process, on the street with it, if you like, that the underexploited potential of our people, regardless of whether or not they happen to be particularly literate, is one of enterprise, and we are trying to build on that and restore that and provide the services that may be required beyond the normal perceptions of what a person might have to do to support the small business person and that is the centrepiece of what we are trying to do; is the whole establishment of a business

[Traduction]

**M. McIsaac:** Pour l'expansion de la présence militaire.

**Le sénateur Spivak:** Mais pas forcément pour les avions volant à basse altitude?

**M. McIsaac:** En effet, pas forcément. Cependant, je ne crois pas que c'est à moi d'en discuter, c'est-à-dire de me prononcer pour ou contre. Néanmoins, s'il doit y avoir construction, l'approvisionnement et les services viendront bien de quelque part, et je suis convaincu que notre collectivité n'a aucune envie de boycotter le projet ou quoi que ce soit.

Il se peut que j'ai sauté par-dessus quelques passages concernant le développement durable, et c'est intéressant que vous le souligniez. Selon moi, l'essentiel à propos du développement durable et du cercle vicieux (qu'il faut tenter de briser) des essais et des échecs en matière de développement régional est un problème de ressources humaines; vous avez mentionné l'instruction et la formation, et je crois que c'est le problème numéro un que nous avons, mais en partant du point de vue que nous ne créons pas d'emplois ici. Non, effectivement. Ce que nous essayons de faire de notre mieux, c'est d'aider les gens à développer leur esprit d'initiative en assurant des services de soutien aux petites entreprises et ainsi de suite, processus qui devrait, dans une certaine mesure, aboutir à la création d'emplois.

Le deuxième problème qu'il convient d'aborder me paraît être l'attitude qu'entraîne le chômage à long terme et qui constitue en fait un obstacle au développement continu à long terme. Nous pensons que, là encore, il s'agit d'un problème de génération. Il ne s'agit pas d'une question de deux ou trois ans. Nous tentons de mettre en place les éléments de base qui nous serviront à l'avenir et c'est de cette façon qu'il faut s'attaquer au développement continu.

**Le sénateur Spivak:** Je me demandais comment vous alliez y parvenir. Je me demandais si vous aviez utilisé une approche coopérative. Je voudrais vous dire ceci; on pourrait dresser une longue liste de toutes les entreprises qui ont connu des succès et des échecs au Canada. Il y a eu des succès spectaculaires. Je me demandais tout simplement si l'approche coopérative vous intéressait; c'est-à-dire, les employeurs, les institutions et les organismes spécialisés. Je suis tout simplement curieux.

**M. McIsaac:** J'aime beaucoup votre remarque parce que je pense que la réussite des stratégies de développement économique dépend de la façon dont la communauté y participe; si cette stratégie est imposée à la communauté par des gens qui pensent connaître mieux que celle-ci ce qu'il faut faire, je pense que cela mène à des échecs. Je pense qu'il faut partir de l'idée que les citoyens ont des possibilités inexploitées, quel que puisse être leur niveau d'instruction, il faut se baser sur l'expérience de vie dans cette communauté et participer au processus de développement, nous tentons de construire quelque chose à partir de ça et de fournir les services dont peut avoir besoin le petit entrepreneur et c'est là que nous faisons porter la plus grande partie de nos efforts; la création d'un centre de développement commercial qui travaille avec des personnes qui ont des besoins particuliers.

[Text]

development center that is plugged in very much with people who require more than normal supports.

**Senator Spivak:** Thank you.

**The Chairman:** Senator Bonnell.

**Senator Bonnell:** Thank you Mr. Chairman. Would the witness elaborate, on the bottom of page 21, where you state:

Clearly, there are avenues available to our region through the *Competitions Act*, however, we did wish the Senate Committee to see the manipulation that has thwarted the free market forces from functioning.

Would you elaborate on that?

**Mr. McIsaac:** Yes, that was written from a view that we didn't anticipate the Senate would deal with at any great length, or make a judgement for us as to whether or not the issues, as brought forward by the Chamber of Commerce, are in fact valid or not.

**Senator Bonnell:** That is correct.

**Mr. McIsaac:** But what we did want to say is that we did want to draw your attention to it and that we do, in fact, believe that there has been, to some degree, a manipulation. Whether that is wholesome or not, I think it has been stated here earlier that obviously Air Nova's presence in Deer Lake is that they are going to want, just out of private sector interest, to draw traffic to that region. I don't have the exact statement here right now. Can you show that to me, please? I don't have the pages.

**Senator Bonnell:** The second paragraph on page 21.

**Mr. McIsaac:** Yes, my pages aren't numbered.

**Senator Bonnell:**

Air Nova's President, Mr. Joe Randell, is on the record as saying that there should be one airport in western Newfoundland and that should be Deer Lake.

Is that what you are saying?

**Mr. McIsaac:** I made a particular point of mentioning that that is our interpretation of Mr. Randell's comments, as opposed to a direct quote from him, but I believe that just about everybody in this community believes in the context of his statements, over the course of time, and conversations that have been had with a number of people that that is essentially the position that they would maintain; that it is not viable to have two airports in western Newfoundland, and they prefer the Deer Lake Airport. On the basis, I might add, of what we consider to be phantam numbers. We have continually been put off by the fact that numbers say this and numbers say that, and Mr. Simmons indicated to you today that these are Census Canada breakdowns of population and it just doesn't all add up, unless people in the southwest coast of Newfoundland don't travel, because they have indicated to us today, as well, that the bulk of our traffic comes from Corner Brook. There is something not particularly right about that and we have never felt that we were being given an honest appraisal of what exactly is going on, and it doesn't appear that we will because of the confidentiality related to the airline business, and I am

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** Merci.

**Le président:** Sénateur Bonnell.

**Le sénateur Bonnell:** Merci, monsieur le président. Le témoin pourrait-il nous préciser un peu ce qui est énoncé au bas de la page 21 de votre mémoire.

Il est évident que notre région pourrait avoir recours à la Loi sur la concurrence mais nous voudrions que le Comité sénatorial puisse constater les agissements qui ont nui au libre jeu des forces du marché.

Pourriez-vous commenter cette affirmation?

**M. McIsaac:** Oui, nous avons écrit ce passage sans penser que le Sénat voudrait l'examiner en détail, ni qu'il s'efforcerait de décider si les problèmes que soulève la Chambre de commerce sont réels ou non.

**Le sénateur Bonnell:** Cela est exact.

**M. McIsaac:** Mais nous voulions toutefois attirer votre attention sur ce point et nous pensons qu'en vérité il y a eu, dans une certaine mesure, manipulation. Je ne sais pas si cela est sain mais je pense qu'on a déclaré ici devant le Comité qu'il est évident que la présence d'Air Nova à Deer Lake vise à concentrer le trafic aérien vers cette région, pour satisfaire aux intérêts du secteur privé. Je n'ai pas la déclaration exacte avec moi. Pourriez-vous me montrer ce document s'il vous plaît? Je n'ai pas le numéro des pages.

**Le sénateur Bonnell:** Le deuxième paragraphe de la page 21.

**M. McIsaac:** Oui, mais mes pages ne sont pas numérotées.

**Le sénateur Bonnell:**

Le président d'Air Nova, M. Joe Randell, a déclaré publiquement qu'il devrait y avoir un seul aéroport dans le secteur ouest de Terre-Neuve et que cela devrait être celui de Deer Lake.

Est-ce bien de cela dont vous parlez?

**M. McIsaac:** J'ai voulu préciser que nous avons interprété les commentaires de M. Randell de cette façon et que nous n'avons pas cité directement ses paroles. Je pense que tous les membres de cette communauté ou presque pensent que, dans le contexte de ces déclarations, et des conversations qui ont été tenues avec un certain nombre de personnes, qu'à long terme c'est bien la position qu'ils entendent défendre; il n'est pas possible d'avoir deux aéroports dans le secteur ouest de Terre-Neuve et ils préfèrent l'aéroport de Deer Lake. Ils se fondent, je devrais le préciser, sur ce qui constitue d'après nous, des chiffres fantaisistes. On nous cite des chiffres qui veulent dire ceci et cela et M. Simmons vous a déclaré aujourd'hui que ces données proviennent de Recensement Canada mais ces chiffres me paraissent faux, à moins que les personnes de la côte sud-ouest de Terre-Neuve ne voyagent pas, parce qu'ils nous ont déclaré aujourd'hui à nous aussi que le gros des passagers venait de Corner Brook. Il y a quelque chose qui ne va pas avec cette affirmation et nous avons toujours pensé qu'on nous cachait quelque chose dans ce domaine et je ne pense pas que nous allons savoir quoi, à cause du caractère confidentiel des

## [Text]

not necessarily contesting that they should give us those numbers, but that is a part of the reality for us, is that we have to accept at face value that the things that we are being told are accurate and we don't contend that. Clearly, First Air doesn't contend that.

**Senator Bonnell:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Do you find at all any inconsistency in this paragraph:

We strongly object to the private sector playing God with the economic life and very existence of our communities. This particularly is a situation where free market forces have clearly demonstrated a stable market out of the Stephenville Airport.

**Mr. McIsaac:** Yes, I would stand by that. Again, if you will accept our view that we believe that the issue of two airports is not one of — I was talking to someone earlier and they called it the

grand scheme,

but, I mean for us, we have to be careful that we don't wake up and smell the coffee when it is a little too late. The existence of our airport is threatened with this and the downscaling of the airport is threatened and for all the reasons that I indicated earlier, that the airport was a pivotal part of our future economic growth and the economic life and the existence of our community. I suppose there will always be a community, but whether or not we are going to be a thriving community or we are going to be limited in our growth and our potential for site selection because of inadequate transportation facilities, is a reality.

With regard to the free market forces, again, I stand by that; that this community went out and did what it was supposed to do. It went out and attracted private sector interest in servicing the market. The stability of the market is indicated by First Air's willingness to service it and the 30,000 passengers and the fact that Air Canada told us that, the day that they made the announcement, that the most profitable year that they had was the last year preceding their pullout. I hope that is okay.

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, just very briefly, my attention is drawn to what I wonder about a kind of contradiction here, possibly, and it may be just in my mind. We are dealing with the *National Transportation Act* and the *National Transportation Act*, we were told the other day by the Deputy Minister of Transport, and we were told by the government when the Act was passed in 1987, that the whole purpose of this is to deregulate the airlines and give them their licence to operate with no subsidy and then they can do what they like. That is what the government decided to do. What is your response to the fact that when that happens and then they do what they like, people don't like what they do? In other words, they say:

Well, we are going to take our airplanes out of Stephenville because the government has said that we are operating under different terms of reference than we have operated under before

## [Traduction]

renseignements concernant le transport aérien. Ce n'est pas que je soutienne qu'ils devraient nous fournir ces chiffres, mais cela fait partie de notre réalité, nous devons accepter que les données fournies sont exactes et nous ne pouvons les contester. Il est évident que First Air ne le conteste pas.

**Le sénateur Bonnell:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Pensez-vous que ce paragraphe contienne des contradictions:

Nous nous opposons vivement à ce que le secteur privé décide à sa guise de la vie économique de nos communautés, voire même de leurs possibilités d'existence. Il s'agit ici d'une situation dans laquelle les forces du marché ont clairement démontré que l'aéroport de Stephenville satisfait à un besoin stable.

**M. McIsaac:** Oui, je maintiens ces déclarations. Là encore, si vous êtes d'accord avec nous pour penser que la question des deux aéroports ne porte pas — et je parlais à quelqu'un un peu plus tôt qui utilisait l'expression

le grand projet

mais je veux dire pour nous, il nous faut être prudents et ne pas nous réveiller trop tard. L'existence de notre aéroport est menacée, son activité est menacée et pour toutes les raisons que j'ai mentionnées plus tôt, cet aéroport devait constituer un élément central de notre avenir économique, ainsi que de la vie économique et de l'existence de notre communauté. Bien sûr, il y aura toujours une communauté ici, mais pour qu'il y ait une communauté prospère, avec des possibilités de croissance, il faudrait conserver cet accès à des moyens de transport pour faciliter le choix des sites, voilà quel est le problème.

Pour ce qui est du libre jeu des forces du marché, je pense que cela est vrai. La communauté a fait ce qu'elle devait. Elle a tenté d'attirer l'attention du secteur privé pour qu'il desserve cette région. Le fait que First Air soit disposé à desservir notre région indique bien qu'il s'agit d'un marché stable, sans parler des 30 000 passagers et du fait qu'Air Canada nous a déclaré le jour où ils ont fait leur annonce officielle que leur année la plus rentable avait été celle qui avait précédé l'arrêt de leurs opérations. J'espère que cela est bon.

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le président, je voudrais brièvement soulever un aspect de cette question et je voudrais savoir en particulier s'il y a une contradiction ici. Il s'agit de la Loi nationale sur les transports et le sous-ministre des Transports a déclaré l'autre jour, comme nous l'avait déclaré le gouvernement au moment de l'adoption de cette loi en 1987, que l'objectif principal de cette mesure était de déréglementer les compagnies d'aviation pour leur permettre d'opérer sans subventions et de faire ce qu'elles désirent. Voilà ce que le gouvernement a décidé. Comment réagissez-vous au fait que, lorsque c'est bien cela qui se produit et que les compagnies se comportent comme elles le désirent, les citoyens ne soient pas d'accord? En d'autres termes, ils vous disent:

Eh bien, nous allons retirer nos avions de Stephenville parce que le gouvernement a déclaré qu'il avait changé les règles du jeu

[Text]

and Air Canada, for example, and I am not arguing on behalf of Air Canada, but Air Canada then ceases to be the national airline.

Mr. Chairman, I think we are still operating under the concept here that Air Canada is the national airline, but actually, under the new *National Transportation Act*, Air Canada is no longer the national airline. So, it doesn't have any of the responsibilities that it had before. It is just another airline. When I read your brief, you say that on the one hand, you have the free market forces, but on the other hand, naturally, you object to Air Canada pulling out of Stephenville. I mean, everybody in Stephenville objects to Air Canada pulling out of Stephenville and I agree with that, but isn't that brought about by the *National Transportation Act*?

Mr. McIsaac: Yes.

Senator Stollery: Isn't that actually the card that has been given Air Canada to play; the fact that they are no longer the national airline, they are just another airline. That is what we were told the other day by the Deputy Minister of Transport.

Free market forces

seems to mean different things to different people, I guess. I am curious as to where the fault is in all of this and when I read your page 21, you seem to argue in favour of the free market forces, but on the other hand, when the free market forces result in Air Canada pulling out of Stephenville, that is not so great. Do you think there is a bit of a contradiction?

Mr. McIsaac: I don't think that we have taken the position that Air Canada ought not to have, or whatever. I think I probably agree with you; we would have preferred that none of this ever happened. We took the position, as a community I believe, that certainly we would explore all of the options that were available to us. My own particular interest, as a part of the committee, was to see the writing on the wall, if you like, that this was not really a reality that we were going to turn that around, so therefore, we took solace from the view that, and what I mean by

free market forces,

or at least my interpretation of it, is that if somebody wants to serve the market then —

Senator Stollery: Free market forces have said:

Okay, we are taking the airplane out of Stephenville. That is what free market forces have said, haven't they?

Mr. McIsaac: But at the same time, they have also said that if, in fact, the demand warrants it, then the private sector will pick up on the demand and that is the way the whole process was marketed and that would have happened, but it didn't happen. We were satisfied to live with the idea of Air Canada's withdrawal, being that the writing was on the wall, but we did believe that because the demand existed, that we could possibly attract somebody else. We did, and for reasons that have been clearly stated by many others, it never materi-

[Traduction]

et Air Canada, par exemple, et je n'essaye pas de défendre Air Canada, mais Air Canada perd son statut de compagnie aérienne nationale.

Monsieur le président, je pense que nous croyons toujours qu'Air Canada est notre compagnie nationale mais en fait, avec la nouvelle Loi nationale sur les transports, Air Canada n'est plus notre compagnie nationale. De sorte qu'elle n'a plus les responsabilités qui lui incombait auparavant. C'est une compagnie aérienne comme les autres. Lorsque je lis votre mémoire, je constate que vous affirmez qu'il y a, d'une part, un marché libre et que, de l'autre, vous vous opposez à ce qu'Air Canada abandonne Stephenville. Tous les citoyens de Stephenville s'opposent à ce que Air Canada abandonne cet aéroport et je suis d'accord avec cela, mais n'est-ce pas la conséquence directe de la Loi nationale sur les transports?

M. McIsaac: Oui.

Le sénateur Stollery: N'est-ce pas là le rôle que nous avons demandé à Air Canada de jouer; le fait est que ce n'est plus une compagnie nationale, c'est une compagnie comme les autres. C'est ce que nous a dit l'autre jour le sous-ministre des Transports.

L'expression libre jeu des forces du marché

semble avoir plusieurs sens. Je m'explique mal comment nous en sommes arrivés là et lorsque je lis vos remarques de la page 21, il semble que vous soyez en faveur du libre jeu des forces du marché mais, par contre, lorsque ces mêmes forces libres incitent Air Canada à abandonner Stephenville, cela ne vous paraît pas très bon. Ne pensez-vous pas qu'il y ait là une contradiction?

M. McIsaac: Je ne pense pas que nous ayons dit qu'Air Canada devrait ou ne devrait pas faire quelque chose. Je pense que je suis sans doute d'accord avec vous; nous aurions préféré que tout ceci ne se produise pas. Nous avons choisi, en tant que communauté je pense, d'examiner toutes les solutions possibles. Mon intérêt personnel, en tant que membre de ce Comité, était d'essayer de prévoir l'avenir, si vous voulez, de deviner si nous allions pouvoir faire marche arrière et je pense, par conséquent, que nous nous sommes dit, et je veux dire par libre jeu des forces du marché ou du moins comme je comprends cette expression, que si quelqu'un veut desservir ce marché alors—

Le sénateur Stollery: Les libres forces du marché ont dit:

nous allons retirer nos avions de Stephenville.

C'est bien ce qu'on dit les libres forces du marché n'est-ce pas?

M. McIsaac: Oui, mais en même temps, elles ont dit que, si la demande le justifiait, le secteur privé répondrait à cette demande et c'est ainsi que ce processus a été présenté et c'est ce qui devait se produire mais cela ne s'est pas produit. Nous nous sommes habitués à l'idée qu'Air Canada doive partir, cela était prévu, mais nous pensions que, puisque la demande existait, nous pourrions attirer une autre compagnie. Nous le pensions, mais pour des raisons qui vous ont été clairement présentées par d'autres personnes, cela ne s'est pas produit. C'est là

[Text]

alized. That is the focus of our problem, just like everybody else's; the joint fare stuff.

**Senator Stollery:** Thank you.

**The Chairman:** Two questions; Senator Graham and Senator Atkins.

**Senator Atkins:** You talk about the balanced development strategy, what do your provincial masters think of your economic development strategy?

**Mr. McIsaac:** I come from the same school that, I believe, the provincial government is advocating at this point in time; it is an untested theory, but I am not sure if you are familiar with the Royal Commission on Employment and Unemployment. It advocates a radically different approach to development than the industrial period — that is contradictory, of course, because we are looking at free trade and other things.

**Senator Spivak:** Mega projects?

**Mr. McIsaac:** Yes exactly, but in our case, to some degree, it may in fact work for us quite well, that some small-scale manufacturing could take place. However, given the extremely rural nature of our economy, then I think we have to start talking about human resource development and building self-reliance and initiative and entrepreneurialship and those kinds of things into this whole process. I think that what I am espousing here is pretty consistent with the mainstream of thought in this province right now, and the existence of the Economic Recovery Team, and the appointment of the architects of that concept as being legislative people within government; they have been given the mandate to go do this thing, to take it from theory, put it into reality and it is going to be done under Legislation, so I think the types of things that were being advocated for are widely held by the economic development community and by just about everybody, regardless of whether they are in government or on the other side of it.

**Senator Atkins:** Do you feel that they feel as strongly as you do and this community does that the airport is as essential as it is to that strategy?

**Mr. McIsaac:** I wouldn't say that that is the focus of the overall development thinking, because it is a little bit more abstract than that, but yes, clearly the province, both the previous administration and this administration, have come down squarely on the side of this community and they understand both what it means to Stephenville and very clearly, to the potential impact of diverting traffic from the TOPS program which, if Stephenville doesn't exist, and Gander will make this point I am sure, there are some concerns about what kind of economic impact that will have to Newfoundland and, in fact, to Canada, because it is very big business to Gander so it is, in fact, a provincial issue, yes.

**The Chairman:** Senator Graham?

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman. You mentioned your fear of the airport being downgraded and that there have been indications from the Ministry of Transport to that effect and you say:

The runway that will be serviced will only be sufficient to land Dash-8 type aircraft (6,000 feet)

[Traduction]

l'essentiel de notre problème, qui ressemble à celui des autres; la question du partage des recettes.

**Le sénateur Stollery:** Merci.

**Le président:** Deux questions; le sénateur Graham et le sénateur Atkins.

**Le sénateur Atkins:** Vous parlez de stratégie de développement équilibrée, que pensent les autorités provinciales de votre stratégie de développement économique?

**M. McIsaac:** J'appartiens à la même école de pensée que celle dont le gouvernement provincial s'inspire à l'heure actuelle; cette théorie n'a pas été encore vérifiée, je ne sais pas si vous connaissez la Commission royale sur l'emploi et le chômage. Elle propose une approche complètement différente au développement économique—cela est contradictoire, bien entendu, parce qu'il y a le libre-échange et d'autres choses.

**Le sénateur Spivak:** Les mégaprojets?

**M. McIsaac:** Oui, c'est cela. Mais dans notre cas, il se pourrait que cela donne en fait de bons résultats, il se pourrait que l'on mette en place de petites entreprises. Cependant, avec une économie essentiellement rurale comme la nôtre, je pense qu'il faut s'intéresser au développement des ressources humaines, au renforcement des initiatives et de l'esprit d'entreprise. Je pense que ces projets sont tout à fait conformes à ce que désire le gouvernement provincial à l'heure actuelle, avec notre équipe de reprise économique et la nomination des créateurs de cette idée qui font partie du gouvernement; on leur a confié le mandat de réaliser ce projet, de mettre cette théorie en application et tout cela va se faire sous l'égide de notre assemblée législative, de sorte qu'il existe un large consensus chez les personnes qui s'intéressent au développement économique et chez les citoyens en général, en faveur de ces notions, et ce, qu'ils soient pour ou contre le gouvernement.

**Le sénateur Atkins:** Pensez-vous que ces personnes considèrent comme vous que cet aéroport constitue un élément essentiel de cette stratégie?

**M. McIsaac:** Je n'irais pas jusqu'à dire que cela constitue un élément essentiel de leur théorie générale en matière de développement, parce que cela est un peu plus abstrait, mais oui, je dirais que la province, le gouvernement actuel comme le gouvernement antérieur, a clairement indiqué qu'elle appuyait cette communauté et comprenait ce que cela voulait dire pour Stephenville, et cela, de façon très claire, concernant les répercussions possibles des modifications du tracé des lignes par rapport au programme TOPS, ce qui risque d'avoir un impact économique grave pour Terre-Neuve et en fait pour le Canada tout entier, parce que cela aurait une grande importance pour Gander, de sorte qu'il s'agit en fait d'une question provinciale.

**Le président:** Sénateur Graham?

**Le sénateur Graham:** Merci, monsieur le président. Vous avez mentionné que vous craigniez que cet aéroport soit déclassé mais vous dites que le ministère des Transports vous a donné certaines indications en ce sens et vous affirmez:

La piste qui sera maintenue pourra uniquement servir aux avions de type Dash-8 (6 000 pieds)

[Text]

Obviously, that would be sufficient for that kind of aircraft. I asked the Counsel for Air Atlantic today whether or not he had any fears of any type of downgrading of the airport and he answered in the negative.

**Mr. McIsaac:** I picked up on that comment as well. He meant it in relationship to their company's plans.

**Senator Atkins:** No, I was talking about, and I think my question related to facilities, which would include, at least from my point of view, the runway, and he seemed to indicate that he had not had any indication whatsoever from the Ministry of Transport that there would be any downgrading.

**Mr. McIsaac:** I got a different interpretation from his response, but nonetheless, it is my opinion that it is a virtual certainty that there would be downgrading and I believe Mr. Lane is on record in the media as making a statement to that effect.

**Senator Graham:** And Mr. Lane, for our Record, is?

**Mr. McIsaac:** The Transport Canada representative out of Moncton. I don't have it in front of me, but I recall reading something to the effect that there would be a period of grace with this, but this problem is going to have to be solved. I believe he is appearing before you or will be?

**Senator Graham:** I am not aware of that, but it would be very helpful if you could bring something that was substantial to the Hearing tomorrow.

**Mr. McIsaac:** Sure. Jim, you remember seeing that, don't you?

**Mr. Cochrane:** Yes, that is a fact.

**Senator Graham:** Thank you. Just one more question, Mr. Chairman, because the witness mentioned twice the role of the Atlantic Provinces Transportation Commission, and you are the only person who has mentioned the Atlantic Provinces Transportation Commission at our Hearings today. What did you expect them to do or what should they have done?

**Mr. McIsaac:** Perhaps the reason nobody else mentioned them is because they have been so inefficient, they have been deleted from the language. They have a responsibility to monitor the effects of deregulation and I think the very existence of the Senate's presence here and the seriousness to which you have taken this issue indicates that it is clearly an issue of some proportion. The Atlantic Provinces Transportation Commission has reported, in their publications and essentially to us, that everything is just going along fine and they haven't even acknowledged that there is a problem here. We think that they are woefully inadequate in relationship to their responsibilities.

**Senator Graham:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. McIsaac. Are we going to hear from Mr. Wayne King or are we going to hear from the Royal Bank or are they synonymous?

[Traduction]

Une telle longueur est bien évidemment suffisante pour ce genre d'avion. J'ai demandé au procureur d'Air Atlantique s'il craignait que cet aéroport soit déclassé et il a répondu que non.

**M. McIsaac:** J'ai également entendu ce commentaire. Il parlait par rapport au projet de sa compagnie.

**Le sénateur Atkins:** Non, je parlais, et je pense que ma question portait sur les installations, ce qui comprendrait, au moins d'après moi, les pistes d'atterrissage et il m'a semblé indiquer que, d'après ses renseignements, il n'y aurait pas de déclassement.

**M. McIsaac:** J'ai interprété sa réponse différemment mais quoi qu'il en soit, j'estime qu'il est presque certain qu'il y aura déclassement de cet aéroport et je pense que M. Lane a déclaré cela officiellement aux médias.

**Le sénateur Graham:** Et quel est le poste de M. Lane, pour notre compte rendu?

**M. McIsaac:** C'est le représentant de Transports Canada à Moncton. Je n'ai pas sa déclaration sous les yeux mais je me souviens avoir lu quelque chose disant qu'il y aurait une période de grâce mais qu'il faudrait finalement résoudre ce problème. Je pense qu'il va comparaître devant vous n'est-ce pas?

**Le sénateur Graham:** Je ne sais pas, mais ce serait utile d'avoir quelque chose de ce genre pour notre audience de demain.

**M. McIsaac:** Bien sûr. Jim, vous vous souvenez avoir vu cela, n'est-ce pas?

**M. Cochrane:** Oui, c'est un fait.

**Le sénateur Graham:** Merci. Une dernière question, monsieur le président. Le témoin a parlé à deux reprises du rôle de la Commission du transport des provinces atlantiques et vous êtes la seule personne qui ait mentionné la Commission du transport des provinces atlantiques à notre audience aujourd'hui. Qu'attendez-vous d'eux ou qu'auraient-ils pu faire?

**M. McIsaac:** Il est possible que personne n'en ait parlé parce qu'ils sont tellement inefficaces qu'on a supprimé cette appellation de notre vocabulaire. Ils sont chargés de surveiller les effets de la déréglementation et je pense que la seule présence du Sénat ici et l'intérêt que vous avez pris à ces questions indiquent clairement qu'il s'agit là d'un problème grave. La Commission du transport des provinces atlantiques a déclaré dans ses publications et directement à nous, que tout allait bien et ils n'ont même pas admis qu'il y avait un problème. Nous pensons qu'ils sont tout à fait incapables d'assumer leurs responsabilités.

**Le sénateur Graham:** Merci.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur McIsaac. Allons-nous entendre M. Wayne King ou sera-ce la Banque Royale parce que cela revient au même?

[Text]

**Mr. Renouf:** Synonymous, Mr. Chairman. Mr. Wayne King will be representing the local branch of the Royal Bank of Canada.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. King.

**Mr. Wayne King, Branch Manager, Royal Bank of Canada:** Thank you, Mr. Chairman. Just a brief statement put together by my Area Manager for the Royal Bank for Newfoundland and Labrador, Mr. Walters.

As will be recognized, the Royal Bank branch in Stephenville is, by its very nature, not a major user of cargo or passenger service in that community. However, the presented does, on occasion, make periodic visits to this important unit in our Newfoundland network. We do, however, have clients both from the large and independent business community to whom jet service on the passenger and cargo side is very important to the effective operation of their businesses. Certainly, as you can appreciate, negative effects on these individuals, who are our clients, would of course have a downstream effect on ourselves and hence, our considerable interest in this presentation to your Committee.

The elimination of passenger seats and direct jet service to central Canada, again, has a significant impact on our clientele, who used this service in the past to obtain cargo requirements and as a way of quick access to the Canadian mainland. Industries of which I am aware, who rely on this service include pulp and paper, fisheries and numerous independent businesses in and around the Stephenville, Bay St. George area. As well, the elimination of jet service into Stephenville will likely mean the downgrading of the airport and the removal of direct and indirect jobs as a result of same. It is also my understanding that Stephenville, at present, acts as an alternate airport to Gander, in which the Royal Bank is also represented and in the event of any serious impacts on the Gander International Airport as a result of the Stephenville decision, this too, would have a considerable impact on our clientele in that community, as well.

It is the opinion of the writer, in the case of the Air Canada withdrawal, that notice provision given was far too short and Air Canada, quite frankly, did not properly discharge its social and corporate responsibilities to this community, to which it provided air service for many years.

Additionally, the community of Stephenville, based on my understanding, had been successful in attracting another jet service. However, this was stymied by virtue of Air Canada's refusal to co-operate in joint fare arrangements because of the fact that they did not wish to forego their traffic into the area, preferring to move it to Deer Lake, which is some 90 miles away from Stephenville. That is it, sir.

**The Chairman:** Thank you, Mr. King. Are there any questions?

[Traduction]

**M. Renouf:** Cela revient au même, monsieur le président. M. Wayne King représente la succursale locale de la Banque Royale du Canada.

**Le président:** Fort bien. Monsieur King.

**M. Wayne King, directeur de succursale, Banque Royale du Canada:** Je vous remercie, monsieur le président. Je vous présenterai une brève déclaration que m'a remise le gérant régional de la Banque Royale pour Terre-Neuve et le Labrador, M. Walters.

Il faut bien admettre que la succursale de la Banque Royale de Stephenville n'est pas, en raison de sa nature même, un gros usager du service de marchandises ou de passagers dans cette communauté. Cependant, notre président fait régulièrement des visites à cet élément important de notre réseau de Terre-Neuve. Il y a également nos clients dans cette communauté commerciale importante pour qui un service de transport aérien de passagers et de marchandises constitue un élément essentiel de l'exploitation de leur entreprise. Il est évident, comme vous pouvez vous en rendre compte, que les problèmes que pourraient rencontrer ces personnes, qui sont nos clients, deviendront inévitablement les nôtres, d'où l'intérêt considérable qu'a suscité pour nous la visite de votre Comité.

La suppression du service de transport de passagers et de marchandises vers le centre du Canada aura de graves répercussions pour notre clientèle qui utilisait ce service pour faire venir les marchandises dont ils avaient besoin et pour avoir accès rapidement au reste du Canada. Les industries utilisatrices de ce service comprennent certainement l'industrie des pâtes et papiers, l'industrie de la pêche et toutes les autres entreprises indépendantes qui sont situées à Stephenville et dans le secteur de la baie Saint-Georges. De plus, la suppression de ce service entraînera probablement le déclassement de l'aéroport de Stephenville et une perte directe et indirecte d'emplois. Il me semble également qu'à l'heure actuelle Stephenville est parfois utilisé comme aéroport de secours pour Gander, où la Banque Royale a également une succursale. Dans le cas où la décision relative à Stephenville aurait des répercussions sur l'aéroport international de Gander, il est évident que notre clientèle qui se trouve dans cette communauté en souffrirait également.

Le rédacteur de ce mémoire estime que, dans le cas de cet abandon par Air Canada, le préavis a été beaucoup trop court et qu'Air Canada n'a tout simplement pas assumé les responsabilités sociales et commerciales qu'elle avait envers cette communauté qu'elle desservait depuis des années.

En outre, la communauté de Stephenville avait réussi, si j'ai bien compris, à attirer une autre compagnie aérienne. Cependant, cet effort n'a pas abouti parce que Air Canada a refusé de collaborer et de conclure des accords de partage du prix de passage parce qu'Air Canada ne voulait pas perdre les revenus qu'elle pourrait obtenir dans ce secteur, préférant attirer ses passagers à Deer Lake, qui est situé à près de 90 milles de Stephenville. Voilà ce que je voulais dire.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur King. Y a-t-il des questions?

*[Text]*

**Senator Marshall:** I just have one. Mr. King, I am not a financial wizard, but what does it do, in general, to the financial climate of loans and your confidence in giving loans? Does it change your perspective?

**Mr. King:** I think it more changes our customer's perspective.

**Senator Marshall:** More on the other side?

**Mr. King:** Yes, I think that they would be the nervous ones first in not wanting to get on with some expansion that they might have, or even to set up a new business, as we heard earlier today.

**Senator Marshall:** What about if somebody came in and asked you for a loan who was working for Cecil Stein or working for something connected with the airport. Would you think twice, where you had confidence before?

**Mr. King:** I would have to think twice.

**Senator Marshall:** I am not trying to put words in your mouth, but what would be your attitude?

**Mr. King:** Yes, I would have to think twice. That person would have more difficulty in convincing me of their viable operation.

**Senator Marshall:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I know that you have good corporate responsibilities, but have you got social responsibilities as well, Mr. King?

**Mr. King:** I think so.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. King. Mr. Jim Cochrane representing himself. Jim?

**Mr. James Cochrane:** I am not related to Senator Cochrane. Thank you, Mr. Chairman. I don't know how much later you are planning on convening your Hearings for tonight, but I can make it short or drag it on. There are things that really need to be said.

First of all, Mr. Chairman, I would like to extend a warm welcome to you and your Committee for coming to Stephenville and hearing, first hand, the problems that our community has experienced over the last several months. We had spent considerable time, as you had heard this afternoon, to convince the National Transportation Agency and also the Minister of Transport into holding public Hearings to review the decision of Air Canada to withdraw service, and it was all to no avail. Your visit here today restores our faith in the democratic process and while we recognize the limitations of your Hearings, we certainly appreciate the fact that you have taken the time out to come here and hear first hand from the residents of Stephenville and the Bay St. George area.

In some senses, this is really a case of *deja vu* for me because over the years, I have spent many times in Ottawa appearing before committees, expressing the very concern that they would come with deregulation where we would lose the type of service that we had here in Stephenville, and if you go

*[Traduction]*

**Le sénateur Marshall:** Je ne vous poserai qu'une question. Monsieur King, je ne suis pas un spécialiste des choses financières mais quel est l'effet de tout ceci sur le climat financier, sur vos prêts et les risques que cela vous fait courir? Tout cela a-t-il modifié votre perspective?

**M. King:** Je pense que cela a changé davantage la perspective de nos clients.

**Le sénateur Marshall:** Leur perspective plutôt?

**M. King:** Oui, je pense que ce serait plutôt eux qui hésiteraient à envisager un projet d'expansion ou de création d'une nouvelle entreprise, comme nous l'avons entendu plus tôt aujourd'hui.

**Le sénateur Marshall:** Quelle serait votre attitude si quelqu'un venait vous demander un prêt et que cette personne travaillait pour Cecil Stein ou avait un emploi relié à l'aéroport. Cela vous ferait-il hésiter maintenant?

**M. King:** Oui, cela me ferait certainement hésiter.

**Le sénateur Marshall:** Je n'essaye pas de vous faire dire des choses que vous ne voudriez pas dire, mais quelle serait votre attitude?

**M. King:** Oui, cela me ferait hésiter. Cette personne aurait plus de mal à me convaincre qu'il s'agit d'une opération viable.

**Le sénateur Marshall:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Je sais que vous avez assumé vos responsabilités commerciales mais avez-vous également des responsabilités sociales, monsieur King?

**M. King:** Je le pense.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur King. M. Jim Cochrane qui parle en son propre nom. Jim?

**M. James Cochrane:** Je n'ai pas de lien de parenté avec le sénateur Cochrane. Je vous remercie monsieur le président. Je ne sais pas combien de temps va durer cette audience mais je peux vous faire une brève présentation ou vous parler plus en détail. Il y a des choses qui doivent être dites.

Tout d'abord, monsieur le président, j'aimerais vous remercier, ainsi que votre Comité, d'être venu à Stephenville pour prendre connaissance des problèmes que connaît notre communauté depuis plusieurs mois. Nous nous sommes efforcés pendant une très longue période, comme on vous l'a dit cet après-midi, de convaincre l'Agence nationale de transport et le ministre des Transports de tenir des audiences publiques pour réviser la décision d'Air Canada de supprimer certains services et cela sans résultat. Votre visite ici aujourd'hui nous redonne confiance dans le processus démocratique et si ces audiences comportent certaines limitations, nous sommes néanmoins très heureux de voir que vous avez pris le temps de venir chez nous pour entendre de la bouche des résidents de Stephenville et de la région de Bay St-George ce qu'ils avaient à dire.

D'un certain côté, j'éprouve un sentiment de *déjà vu* parce que cela fait plusieurs fois que je me rends à Ottawa pour comparaître devant des comités pour exprimer les inquiétudes que suscite la perspective de perdre le genre de service que nous avons à Stephenville au nom de la déréglementation. Et si on

## [Text]

back and look at all the thousands of pages of testimony that have been given over the years, I don't think you will find anywhere where there is the slightest indication that an airline in Canada, which had at one time been owned by the government, would be able to block another carrier from servicing an airport that they didn't want to service anymore.

I have a lot of this information laid out pretty well in the brief and by way of overview, I would like to move into it.

The decision by Air Canada to pull out of Stephenville is one that we find very difficult to accept, particularly in light of the fact, as we see it, this was a very profitable run. This, we deduced from the rationale given by Air Canada when they decided to abandon Stephenville and they said they wanted the aircraft for a more profitable run, leading us to conclude, of course, that Stephenville was a profitable run.

There are some statistics available to back that up. Air Canada's annual report for last year; they reported an 8% increase in passengers across Canada. Stephenville reported a 12% increase. I think that, in itself, says that the traffic was here in Stephenville and was warranted. For more than four decades, Mr. Chairman and Honorable Senators, the people of southwestern Newfoundland and I guess all of Newfoundland have really served Air Canada well and we certainly did not appreciate the manner in which the decision was made, how the community was informed, the way that they bullied themselves around and prevented another carrier from coming in. I would expect that type of decision, Mr. Chairman, from a company that may be called

Air Panama,

certainly not from a company that had serviced Canada well over the past. For a company like Air Canada to use its economic muscle to stifle a small community like Stephenville is just beyond comprehension and somewhere, they should be called to task for that.

Mr. Chairman, this afternoon Mr. Stagg mentioned the problems that we have living on an island. The problem is even more exacerbated when you live on an island at the edge of a continent, as we do. No matter where you go, you have to travel a great distance to get there. Our road is in not the best of shape. Our railway is gone. The 90 miles of Trans-Canada between Port aux Basques and North Sydney makes it a little difficult for most of us getting across. We can't just cross it in a quick time. If you are in a hurry, and most of us are into the rapid transit business, if you have to go somewhere, you have to get there fast and back. It is just too expensive to delay it. We can only get off of this island in a hurry by air. We have had the only direct link with central Canada taken away from us and it is absolutely essential to our development here in this region, to have a direct link with central Canada.

The question itself, in addition to being narrow and parochial as it affects us here in this region, also needs to be looked

## [Traduction]

examine les milliers de pages de témoignages qui vous ont été présentés au cours des ans, je ne pense pas qu'il serait possible de trouver un seul exemple où une compagnie aérienne canadienne qui aurait déjà appartenu au gouvernement, réussisse à empêcher un autre transporteur de desservir un aéroport qu'elle est prête à abandonner. J'ai tous ces renseignements dans mon mémoire et je voudrais vous en présenter quelques-uns.

Il nous paraît très difficile d'accepter la décision qu'a prise Air Canada d'abandonner Stephenville, en particulier, compte tenu du fait qu'il s'agissait, d'après nous, d'une ligne très rentable. C'est ce que nous avons déduit de la raison offerte par Air Canada lorsqu'elle a décidé d'abandonner Stephenville, parce qu'ils ont dit qu'ils voulaient cet avion pour une ligne plus rentable, ce qui nous a amenés à conclure, bien évidemment, que la ligne de Stephenville était rentable.

Il y a des statistiques qui justifient cette affirmation. Dans son rapport annuel de l'année dernière, Air Canada a fait état d'une augmentation de 8 p. 100 du nombre de ses passagers au Canada. À Stephenville, ce pourcentage est de 12 p. 100. Je pense que cela indique clairement qu'il y avait suffisamment de passagers à Stephenville et que cette ligne était justifiée. Cela fait plus de 40 ans, monsieur le président et honorables sénateurs, que les gens du sud-ouest de Terre-Neuve et en fait, tous les gens de Terre-Neuve, ont aidé Air Canada et nous n'avons pas aimé la façon dont cette décision a été prise, dont la communauté en a été informée, ni de la façon dont ils se sont comportés pour empêcher l'arrivée d'un autre transporteur. J'aurais pu m'attendre à ce genre de décision, monsieur le président, s'il s'agissait d'une compagnie qui s'appellerait

Air Panama,

mais certainement pas d'une compagnie qui a desservi le Canada dans le passé. Je ne comprends vraiment pas comment une compagnie comme Air Canada ose utiliser sa puissance économique pour étouffer une petite communauté comme Stephenville et je pense qu'ils devront un jour en rendre compte.

Monsieur le président, nous avons entendu cet après-midi M. Stagg mentionner les problèmes que pose le fait de vivre sur une île. Ce problème est encore exacerbé lorsque cette île est proche d'un continent, comme c'est le cas ici. Quelle que soit la direction choisie, il faut voyager longtemps pour se rendre à destination. Nos routes ne sont pas en très bon état. Nous n'avons plus de chemin de fer. Les 90 milles qui séparent Port aux Basques de North Sydney sont difficiles à traverser. C'est impossible de le faire rapidement. Lorsqu'on est pressé, et la plupart d'entre nous sont appelés à se déplacer rapidement, si vous voulez aller quelque part, il faut y aller rapidement et pouvoir en revenir rapidement. Cela coûte trop cher de perdre du temps. La seule façon de quitter rapidement cette île est de prendre l'avion. Et voilà qu'on nous ôte le seul lien direct que nous avions avec le Canada central et ce lien est absolument essentiel au développement de cette région, il lui faut un lien direct avec le Canada central.

Il faut également examiner cette question, outre ses aspects locaux et régionaux, dans le contexte plus large du Canada. Je

*[Text]*

at in the Canadian context. I think that you will find more problems of the nature that we are experiencing here cropping up all over Canada and having been a witness and having attended many Hearings in Ottawa over the years, it was never intended that deregulation of the airline industry would ever cause this sort of hardship to a community. Deregulation was supposed to be the in thing. It was supposed to be good for everybody in Canada. The larger centers would have more frequency and better aircraft. The smaller centers, because of deregulation, would be subject to better frequencies. There may be a change of equipment, but all of the arguments that were presented by the various airlines, and even the government of the day, indicated that there really wouldn't be any communities hurt. There may be some change, but none really hurt.

I don't think anybody really anticipated that deregulation would allow a carrier like Air Canada to economically squeeze a town. I am sure that if that were the case, the legislation would have been changed before it even went through.

By bringing this to the attention of the Senate today, hopefully, we can prevent some other part of Canada from going through the agony and torment that us here on the west coast have gone through, and if enough people complain about it, there is room for change and I think Mr. Thompson this morning, I sat across the table from him as a witness on several occasions, and he remembered well the arguments that legal Counsel for the Harmon Corporation and ourselves had advanced to make sure that when deregulation was being brought about, that little places would be taken into consideration and protected.

What we are really saying now, Mr. Chairman and Honorable Senators, is this is the flip side of deregulation, and this is the speculative side that nobody had ever talked about. It is great for the travellers in the larger centres, absolutely no question, but in the smaller sectors of the region, smaller sectors of the nation, we are already seeing the negative effects that deregulation is having on us.

It also effects, to a lesser extent, the populations living in larger areas. People in Toronto, and I think somebody mentioned here earlier today, that there are somewhere around 1,000,000 Newfoundlanders living up in the central part of Canada. They will have a much greater difficulty coming back to visit relatives, and anybody familiar with the Maritimes, Mr. Chairman, as we are, knows full well the importance that we attach to visiting back home and probably more so than many other parts of the country. It is terribly important for us to visit relatives and to have relatives come back home and see us.

It is not going to be any easier with deregulation. Mr. Chairman, on several occasions in the past, we had, on behalf of the Harmon Corporation, made proposals to the Government of Canada, through whatever agency we were presenting briefs in the past, and while the wording is not exactly the same, because I don't have access to the files anymore since I retired from that corporation, the corporation is in fact shut down. I

*[Traduction]*

pense que vous allez découvrir beaucoup de problèmes du même genre dans les différentes régions du Canada. J'ai déjà assisté à de nombreuses audiences à Ottawa en tant que personne intéressée ou en tant que témoin et le gouvernement n'a jamais eu l'intention que la déréglementation du transport aérien entraîne ce genre de problème. La déréglementation devait être la solution. Cela devait être bon pour tous les Canadiens. Les grands centres devaient avoir de meilleurs avions et des vols plus fréquents. Les centres de moindre importance devaient avoir des vols plus nombreux à cause de la déréglementation. On pouvait s'attendre à des changements pour ce qui est de l'équipement mais tous les arguments présentés par les compagnies aériennes, et même par le gouvernement au pouvoir, garantissaient qu'aucune communauté ne subirait de préjudice. Il y aurait certes des changements mais en souplesse.

Je ne pense pas que personne ait vraiment prévu que la déréglementation permettrait à un transporteur comme Air Canada de serrer la vis à une ville. Je suis sûr que, si cela avait été le cas, cette loi aurait été modifiée avant qu'elle ne soit adoptée.

J'attire l'attention du Sénat sur cette question dans l'espoir d'éviter que d'autres régions du Canada aient à passer par les durs moments que nous avons connus ici sur la côte ouest et que, si suffisamment de personnes se plaignent, on introduira des changements dans ce secteur. Et je pense que ce matin, M. Thompson, j'ai déjà été placé en face de lui à plusieurs reprises comme témoin, et il se souvenait fort bien des arguments que le procureur de Harmon Corporation, et nous aussi, avait avancés pour garantir que l'introduction de la déréglementation ne se fasse pas aux dépens des villes de petite importance.

En fait, monsieur le président et messieurs les sénateurs, ceci est l'envers de la déréglementation et il s'agit d'un côté dont personne n'a jamais parlé. Cela est très bien pour les voyageurs qui viennent des grands centres, je n'en doute pas, mais dans les régions de moindre importance, on peut déjà constater les effets négatifs de la déréglementation.

Cela affecte, dans une mesure moindre certes, les personnes qui vivent dans les grands centres. Les gens qui vivent à Toronto et je pense que quelqu'un a mentionné ici aujourd'hui qu'il y a près de 1 000 personnes qui vivent à l'heure actuelle dans le Canada central mais qui sont originaires de Terre-Neuve. Il leur sera beaucoup plus difficile de revenir voir leur famille et quiconque connaît bien les provinces maritimes, monsieur le président, sait que nous attachons beaucoup d'importance à nos origines, et peut-être encore plus que dans les autres parties du pays. Il est très important pour nous de revoir nos familles et que celles-ci puissent venir nous voir.

Cela ne sera pas facilité par la déréglementation. Monsieur le président, nous avons déjà présenté, à plusieurs reprises, au gouvernement du Canada des propositions au nom de Harmon Corporation, par l'intermédiaire des organismes auxquels nous présentions des mémoires à cette époque. Bien entendu, les termes ne sont pas exactement identiques, parce que je n'ai plus accès à ces dossiers, puisque j'ai pris ma retraite et que cette

## [Text]

am recalling from memory the representations that we had made and the suggestions that we had made that should have been or could have been taken into consideration when deregulation was being proposed. We felt, at the time, they were valid a number of years back and I still feel that they are valid here today and these points, Mr. Chairman, I will read into the Record as I have them presented, because I think that they are germane and they may be of some use to your Committee.

The first one is; when an airline decides to abandon a community, the airline should be required to agree to a joint ticketing arrangement with other airlines willing to provide service to that community. While this regulation would impose a new regulation on air carriers, it seems to me to be in tune with the spirit that prompted deregulation; that is, to promote rather than inhibit competition. If an airline believes that a given service is uneconomic, it should welcome and facilitate other carriers' efforts to prove otherwise.

Number two; the NTA should be given authority to negotiate with airlines considering withdrawal of service and should be empowered to offer subsidies to maintain service to small communities, especially those in isolated areas. The NTA should not consider only the interests of air carriers in a deregulated environment, but should also have a concern for the industries and citizens of the communities affected.

Number three; the

North of 50 Rule,

which protects the air service of northern communities, should be either amended to reflect the similar needs of isolated communities south of 50, or replaced by a more general regulation protecting the interests of small and/or isolated communities throughout Canada and I have added a number four, Mr. Chairman, in light of the experience that we are having with deregulation. The pertinent question that I see today is; nobody really seems to know what to do. We all recognize that we have a very serious problem, but nobody seems to know what to do about it.

Maybe the *Deregulation Act* doesn't have the answer, but I would suggest to you, Mr. Chairman, that the Government of Canada and the various ministries still have an awful lot of clout over their various departments, and what happens within the airline industry, and I would believe that in the spirit of making sure that Stephenville and any other communities that are affected so that they don't necessarily suffer needlessly any longer, that if the Minister of Transport were to call them and say:

Look, you need us to do this for you and unless you co-operate a little bit, then things are going to get a bit dicey.

and I quoted a couple of examples there, Mr. Chairman, with bilateral agreements and the environment and others.

## [Traduction]

corporation a cessé ses activités. Mais je me souviens des arguments que nous avions présentés et des suggestions que nous avions faites dont on aurait dû tenir compte lorsqu'on examinait le projet de déréglementation. Nous pensions à l'époque, et cela remonte à quelques années, que ces arguments étaient valides et je pense qu'ils sont encore valides et, monsieur le président, je vais les verser au dossier parce que je pense qu'ils pourraient être de quelque utilité à votre Comité.

Voici le premier commentaire; lorsqu'une compagnie aérienne décide d'abandonner une communauté, cette compagnie devrait être tenue de conclure des ententes sur le prix du passage avec les autres compagnies aériennes qui sont disposées à desservir la communauté en question. Une telle obligation imposerait une nouvelle responsabilité aux transporteurs aériens mais cela me semblerait conforme à l'esprit à l'origine de la déréglementation; c'est-à-dire, favoriser et non empêcher la concurrence. Lorsqu'une compagnie aérienne pense qu'un service donné n'est pas rentable, elle devrait être heureuse de voir que d'autres transporteurs sont disposés à offrir ces services et elle devrait les aider à le faire.

Commentaire numéro deux: La LNT devrait autoriser les négociations avec les compagnies aériennes qui envisagent des suppressions de service et elle devrait avoir le pouvoir d'offrir des subventions pour maintenir le service aux petites communautés, en particulier lorsqu'il s'agit de régions isolées. La LNT ne devrait pas uniquement tenir compte des intérêts des transporteurs aériens dans un contexte déréglementé mais elle devrait également se préoccuper des industries et des citoyens des communautés touchés par ces mesures.

Numéro trois:

la règle du 50<sup>ème</sup> parallèle Nord

qui protège le service aérien offert aux communautés du nord canadien, devrait être amendée de façon à tenir compte des besoins comparables des communautés isolées, situées au sud du 50<sup>ème</sup> parallèle ou remplacée par un règlement plus général qui protégerait les intérêts des communautés petites ou isolées du Canada et j'ai ajouté un quatrième commentaire, monsieur le président, compte tenu de ce qui se passe avec la déréglementation. La question pertinente me paraît être aujourd'hui que personne ne semble vraiment pas savoir ce qu'il convient de faire. Nous reconnaissons tous que le problème est grave mais personne ne semble savoir ce qu'il faut faire.

Il est possible que la Loi sur la déréglementation ne constitue pas la solution mais je crois pouvoir affirmer, monsieur le président, que le gouvernement du Canada et les divers ministères sont encore en mesure de contrôler les ministères et ce qui arrive dans l'industrie du transport aérien; je pense que pour éviter le genre de problème que connaît Stephenville et d'autres communautés, on pourrait demander au ministre des Transports d'intervenir en disant:

Attention, vous avez besoin de nous et si vous ne collaborez pas avec nous, vous allez connaître certaines difficultés.

Et j'ai cité quelques exemples ici, monsieur le président, d'accords bilatéraux et d'autres types d'accords.

*[Text]*

I would think that the Government of Canada, if it decided to, would have an awful lot of clout and I am sure that Air Canada would not wish to feel that clout if the Government of Canada were to decide to intervene in the interests of Stephenville.

Mr. Chairman and Honorable Senators, having made these few brief remarks, I would invite any questions that you may have.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Cochrane. Senator Graham?

**Senator Graham:** I just have one question, Mr. Chairman. Mr. Cochrane, you said verbally, and it is in your brief, and I am quoting from page 2:

Another insult was Air Canada's rationale - that their equipment could be used more profitably elsewhere.

Who said that, when and where?

**Mr. Cochrane:** That was in a press release issued by Air Canada, explaining why they decided to terminate service into Stephenville.

**Senator Graham:** Do you suppose it would be possible to get a copy of that press release?

**Mr. Cochrane:** I would think that the Town of Stephenville would probably have a copy here, and I will undertake to get you a copy of that tomorrow.

**Senator Graham:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you very much. We will be adjourning now for the evening. We are meeting again tomorrow morning at 9:00 to hear Mr. Hodder and to hear Mr. Steve MacIsaac, Abitibi-Price and then Kevin Aylward, Port au Port Development Corporation, two other distinguished Members of the House of Assembly, Mr. Short and Mr. Ramsey, Mr. Harries, the Town of Port aux Basques, Mr. Lew Holloway and Mr. Fraser Lush, the Town Manager and Town Councillor of Gander, Mr. Ronald Lane, the Regional Director General of Transport Canada and then we will have Mr. Ross McCormack of Air Canada and Mr. John Crichton, First Air, and Mr. Bob Byrnes of the Stephenville Transportation Commission.

The meeting is adjourned.

*[Traduction]*

Il me semble que, si le gouvernement du Canada le décidait, il pourrait faire sentir sa volonté et je suis sûr qu'Air Canada n'aimerait pas aller contre la volonté du gouvernement du Canada, si celui-ci décidait d'intervenir pour protéger les intérêts de Stephenville.

Monsieur le président et messieurs les sénateurs, j'aimerais, après ces brèves remarques, vous inviter à me poser des questions.

**Le président:** Merci, monsieur Cochrane. Le sénateur Graham?

**Le sénateur Graham:** J'aurais une question à poser, monsieur le président. Monsieur Cochrane, vous avez déclaré, et cela se trouve dans votre mémoire, et je cite:

La raison avancée par Air Canada, selon laquelle ils pourraient utiliser de façon plus rentable leur équipement ailleurs, est inacceptable.

Qui a dit ceci, quand et où?

**M. Cochrane:** Cela figurait dans le communiqué de presse d'Air Canada dans lequel ils expliquaient les raisons pour lesquelles ils avaient décidé de supprimer les services offerts à Stephenville.

**Le sénateur Graham:** Pensez-vous qu'il serait possible d'obtenir une copie de ce communiqué de presse?

**M. Cochrane:** Je pense que la ville de Stephenville en a probablement une copie et je m'efforcerai de vous en procurer une demain.

**Le sénateur Graham:** Merci.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup. Nous allons ajourner la séance pour ce soir. Nous nous réunirons de nouveau demain matin à 9 heures pour entendre M. Hodder, M. Steve MacIsaac, Abitibi-Price et ensuite Kevin Aylwards, Port au Port Development Corporation, deux autres députés de l'Assemblée législative, M. Short, M. Ramsey, M. Harries, de la ville de Port aux Basques, M. Lew Holloway et M. Fraser Lush, le directeur exécutif et conseiller de la ville de Gander, M. Ronald Lane, le directeur général régional de Transports Canada. Nous entendrons ensuite M. Ross McCormack d'Air Canada, M. John Crichton de First Air et M. Bob Byrnes de la Commission de transport de Stephenville.

La séance est levée.

*From Bay St. George Association of the Disabled:*

Julia Shears, President.

Fred Stagg.

*From Lydia's Flower Shop:*

Mrs. Lydia Chyla.

*From Banfield's Ltd, Cross Pond Lodge:*

George Banfield.

*From Kimbar Limited:*

Cecil J. Stein, General Manager.

*From Long Range Community Futures:*

Ray McIsaac, Chairman.

*From the Royal Bank of Canada:*

Wayne King, Branch Manager.

James G. Cochrane, Port au Port East.

*De Bay St. George Association of the Disabled:*

M<sup>me</sup> Julia Shears, présidente.

M. Fred Stagg

*De Lydia's Flower Shop:*

M<sup>me</sup> Lydia Chyla.

*De Banfield's Ltd, Cross Pond Lodge:*

M. George Banfield.

*De Kimbar Limited:*

M. Cecil J. Stein, gérant.

*De Long Range Community Futures:*

M. Ray McIsaac, président.

*De la Banque Royale du Canada:*

M. Wayne King, gérant.

M. James G. Cochrane, Port au Port East.



If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

## WITNESSES—TÉMOINS

*From Air Canada:*

Remy Lafrenière, Legal Counsel;  
Paul Casey, Director of Industry Services.

*From First Air:*

John Crichton, Executive Vice President.

*From Air Nova:*

Joseph Randall, President;  
Paul Lannon, Sales Manager, Newfoundland and Labrador.

*From the Town of Stephenville:*

His Worship Kevin Walsh, Mayor;  
Dave Thompson, Legal Counsel.

*From Air Atlantic:*

Ronald McCabe, General Counsel;  
Randell G. Wellon, Customer Service Manager.

*From the House of Commons:*

Roger Simmons, M.P. (Burin-St. Georges).

*From the Stephenville Chamber of Commerce:*

Gary Renouf, President.

*De Air Canada:*

M. Remy Lafrenière, conseiller juridique;  
M. Paul Casey, directeur des services de l'industrie.

*De First Air:*

M. John Crichton, président adjoint exécutif.

*De Air Nova:*

M. Joseph Randall, président;  
M. Paul Lannon, gérant des ventes, Terre-Neuve et Labrador.

*De la Ville de Stephenville:*

Son Honneur le maire Kevin Walsh;  
M. David Thompson, conseiller juridique.

*De Air Atlantic:*

M. Ronald McCabe, conseiller;  
M. Randell G. Wellon, gérant de service aux clients.

*De la Chambre des communes:*

M. Roger Simmons, député (Burin-St. Georges).

*De la Chambre de commerce de Stephenville:*

M. Gary Renouf, président.

(Continued from previous page)

(Suite de la page précédente)



Second Session  
Thirty-fourth Parliament, 1989

Deuxième session de la  
trente-quatrième législature, 1989

## SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

---

Tuesday, October 24, 1989  
Stephenville, Nfld.

**Issue No. 7**

**Fourth proceedings on:**

Air Canada—Stephenville Inquiry

---

WITNESSES:  
(See back cover)

## SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

---

Le mardi 24 octobre 1989  
Stephenville (Terre-Neuve)

**Fascicule n° 7**

**Quatrième fascicule concernant:**

Air Canada—Enquête Stephenville

---

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* The Honourable Finlay MacDonald

*Deputy Chairman:* The Honourable Keith Davey

and

The Honourable Senators:

Atkins	Marshall
Bonnell	Molgat
Cochrane	*Murray, P.C.
Graham	(or Doody)
Hicks	Spivak
F. Leblanc	Stewart
*MacEachen, P.C.	Stollery
(or Frith)	Turner

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

*On October 20, 1989:*

Senator Petten for Senator Davey.

*On October 25, 1989:*

Senator Davey for Senator Petten;  
Senator Stewart for Senator Hicks.

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald

*Vice-président:* L'honorable Keith Davey

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	Marshall
Bonnell	Molgat
Cochrane	*Murray, c.p.
Graham	(ou Doody)
Hicks	Spivak
F. Leblanc	Stewart
*MacEachen, c.p.	Stollery
(ou Frith)	Turner

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

*Le 20 octobre 1989:*

Sénateur Petten pour Sénateur Davey.

*Le 25 octobre 1989:*

Sénateur Davey pour Sénateur Petten;  
Sénateur Stewart pour Sénateur Hicks.

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate* on Wednesday, 28th June 1989:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the inquiry of the Honourable Senator Marshall calling the attention of the Senate to the effects of the announcement by Air Canada on February 1, 1989, to withdraw service from the Town of Stephenville in the Province of Newfoundland, effective June 17, 1989,

And on the motion of the Honourable Senator Bonnell, seconded by the Honourable Senator Olson, P.C., that the inquiry be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications; and

That the Committee report to the Senate no later than December 31, 1989.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* le mercredi 28 juin 1989:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur l'interpellation de l'honorable sénateur Marshall, attirant l'attention du Sénat sur les conséquences de l'annonce faite par Air Canada en date du 1<sup>er</sup> février 1989, de ne plus desservir la ville de Stephenville, dans la province de Terre-Neuve, à compter du 17 juin 1989,

Et sur la motion de l'honorable sénateur Bonnell, appuyé par l'honorable sénateur Olson, c.p., que l'interpellation soit déférée au Comité sénatorial permanent des transports et des communications; et

Que le Comité présente son rapport au Sénat au plus tard le 31 décembre 1989.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Gordon Barnhart

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, OCTOBER 24, 1989  
(11)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in Stephenville, Nfld. at 9:20 o'clock a.m. the Chairman, the Honourable Senator MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Bonnell, Cochrane, Graham, Hicks, MacDonald, Marshall, Petten, Spivak and Stollery. (9)

*In attendance:* Denis Robert, Committee Clerk, Committees and Private Legislation; John Christopher, Science and Technology Division, Library of Parliament; Jean Daniel Bélanger, Researcher, Library of Parliament; Ms. Jill Anne Pickard, Administrative and Research Assistant to the Committee.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

*Witnesses:*

*From the Newfoundland House of Assembly:*

Jim Hodder, MHA, Port au Port.

*From Abitibi-Price Inc:*

Steve McIsaac, Divisional Controller.

*From the Newfoundland House of Assembly:*

Kevin Aylward, MHA, Stephenville.

*From the Newfoundland House of Assembly:*

Larry Short, MHA, St. Georges.

*From the Port au Port Development Corporation:*

Gerald Smith, President;

Allan Alexander, Past-President.

*From the Newfoundland House of Assembly:*

Bill Ramsay, MHA, Port aux Basques.

*From the Western Community College Small Business Entrepreneur Club:*

Kathleen Mansfield, Student;

Mr. Kirby, instructor.

The Committee resumed its deliberations on the inquiry of the Honourable Senator Marshall calling the attention of the Senate to the effects of the announcement by Air Canada on February 1, 1989, to withdraw service from the Town of Stephenville in the Province of Newfoundland, effective June 17, 1989.

Mr. Hodder made a brief presentation and answered questions.

Mr. McIsaac made a brief presentation and answered questions.

Mr. Aylward made a brief presentation and answered questions.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 24 OCTOBRE 1989  
(11)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 02, à Stephenville (Terre-Neuve), sous la présidence de l'honorable sénateur MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Bonnell, Cochrane, Graham, MacDonald, Marshall, Petten, Spivak et Stollery. (9)

*Aussi présents:* M. Denis Robert, greffier du Comité, Comités et Législation privée; M. John Christopher, Division des sciences et de la technologie, Bibliothèque du Parlement; M. Jean Daniel Bélanger, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement; M<sup>me</sup> Jill Anne Pickard, adjointe du Comité à l'administration et à la recherche.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Témoins:*

*De l'Assemblée législative de Terre-Neuve:*

Jim Hodder, député, Port au Port.

*De l'Abitibi-Price Inc:*

Steve McIsaac, contrôleur de divisions.

*De l'Assemblée législative de Terre-Neuve:*

Kevin Aylward, député, Stephenville.

*De l'Assemblée législative de Terre-Neuve:*

Larry Short, député, St. Georges.

*De Port au Port Development Corporation:*

Gerald Smith, Président;

Allan Alexander, Ancien président.

*De l'Assemblée législative de Terre-Neuve:*

Bill Ramsay, député, Port aux Basques.

*De Western Community College Small Business Entrepreneur Club:*

Kathleen Mansfield, étudiante;

M. Kirby, instructeur.

Le Comité reprend le débat sur l'interpellation de l'honorable sénateur Marshall, attirant l'attention du Sénat sur les conséquences de l'annonce faite par Air Canada en date du 1<sup>er</sup> février 1989, de ne plus desservir la ville de Stephenville, dans la province de Terre-Neuve, à compter du 17 juin 1989.

M. Hodder fait une brève déclaration et répond aux questions.

M. McIsaac fait une brève déclaration et répond aux questions.

M. Aylward fait une brève déclaration et répond aux questions.

Mr. Short made a brief presentation and answered questions.

Mr. Smith made a brief presentation and, with the assistance of Mr. Alexander, answered questions.

Mr. Ramsay made a brief presentation and answered questions.

Ms. Mansfield made a brief presentation and, with the assistance of Mr. Kirby, answered questions.

Mr. Harries made a brief presentation and answered questions.

At 12:43 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

#### AFTERNOON MEETING

(12)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in Stephenville at 2:05 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Bonnell, Cochrane, Graham, Hicks, MacDonald, Marshall, Petten, Spivak and Stollery. (10)

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

*In attendance:* Denis Robert, Committee Clerk, Committees and Private Legislation; John Christopher, Science and Technology Division, Library of Parliament; Jean Daniel Bélanger, Researcher, Library of Parliament; Ms. Jill Anne Pickard, Administrative and Research Assistant to the Committee.

#### *Witnesses:*

##### *From the Department of Transport Canada:*

Ronald Lane, Regional Director, Airports Group.

##### *From the Town of Gander:*

Fraser Lush, Town Councillor;

Lew Holloway, Town Manager.

##### *From Air Canada:*

Ross McCormack, Vice-President, Marketing;

Remy Lafrenière, Legal Counsel;

Paul Casey, Director of Industry Services.

##### *From First Air:*

John Crichton, Executive Vice-President.

##### *From Stephenville Transportation Commission:*

Bob Byrnes, Councillor.

The Committee resumed its deliberations on the inquiry of the Honourable Senator Marshall calling the attention of the Senate to the effects of the announcement by Air Canada on February 1, 1989, to withdraw service from the Town of Stephenville in the Province of Newfoundland, effective June 17, 1989.

Mr. Lane made a brief presentation and answered questions.

M. Short fait une brève déclaration et répond aux questions.

M. Smith fait une brève déclaration et, avec M. Alexander, répond aux questions.

M. Ramsay fait une brève déclaration et répond aux questions.

M<sup>me</sup> Mansfield fait une brève déclaration et, avec M. Kirby, répond aux questions.

M. Harries fait une brève déclaration et répond aux questions.

À 12 h 43, le Comité ajourne ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(12)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 05, à Stephenville, sous la présidence de l'honorable sénateur MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Bonnell, Cochrane, Graham, Hicks, MacDonald, Marshall, Petten, Spivak et Stollery. (10)

*Aussi présents:* Les stenographes officiels du Sénat.

*Également présents:* Denis Robert, greffier de comité, Comités et législation privée; John Christopher, Division des sciences et de la technologie, Bibliothèque du Parlement; Jean Daniel Bélanger, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement; M<sup>me</sup> Jill Anne Pickard, adjointe du Comité à l'administration et à la recherche.

#### *Témoins:*

##### *De Transports Canada:*

Ronald Lane, directeur régional, Group d'aéroports.

##### *De la Ville de Gander:*

Fraser Lush, conseiller municipal;

Lew Holloway, administrateur municipal.

##### *De Air Canada:*

Ross McCormack, vice-président, Marchés;

Remy Lafrenière; conseiller juridique;

Paul Casey, Directeur des services de l'Industrie.

##### *De First Air:*

John Crichton, vice-président exécutif.

##### *De la Commission des Transports de Stephenville:*

Bob Byrnes, conseiller.

Le Comité poursuit le débat sur l'interpellation de l'honorable sénateur Marshall, attirant l'attention du Sénat sur les conséquences de l'annonce faite par Air Canada en date du 1<sup>er</sup> février 1989 de ne plus desservir la ville de Stephenville, dans la province de Terre-Neuve, à compter du 17 juin 1989.

M. Lane fait une brève déclaration et répond aux questions.

Mr. Lush made a brief presentation and, with the assistance of Mr. Holloway, answered questions.

Mr. McCormack made a brief presentation and, with the assistance of Mr. Lafrenière and Mr. Casey, answered questions.

The Committee ordered that the brief from Air Canada be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings*. (See Appendix "B").

Mr. Crichton made a brief presentation and answered questions.

Mr. Byrnes made a brief presentation and answered questions.

The Committee ordered that certain papers from the Town of Stephenville be filed as exhibit with the Clerk of the Committee. (See Exhibit "TPT-4").

The Chairman made closing remarks and thanked the people of Stephenville for their hospitality.

At 5:58 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

M. Lush fait une brève déclaration et, avec M. Holloway, répond aux questions.

M. McCormack fait une brève déclaration et, avec MM. Lafrenière et Casey, répond aux questions.

Le Comité ordonne que le mémoire d'Air Canada soit imprimé en annexe au *Procès-verbal* de ce jour. (Voir annexe «B»).

M. Crichton fait une brève déclaration et répond aux questions.

M. Byrnes fait une brève déclaration et répond aux questions.

Le Comité ordonne que certains documents présentés par la Ville de Stephenville soient déposés comme pièce auprès du greffier du Comité. (Voir Pièce «TPT-4»)

Le président fait une déclaration de clôture et remercie la population de Stephenville de son hospitalité.

À 17 h 58, le Comité ajourne ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Blair G. Armitage

*Clerk of the Committee*

## APPENDIX "B"

THE SENATE OF CANADA  
STANDING COMMITTEE OF TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS  
STEPHENVILLE, NEWFOUNDLAND

Place Air Canada  
Montreal, Quebec  
October 23/24, 1989

*Route Rationalization*

Over the past decade, there has been a significant move in the air transportation industry towards less regulation. This trend started in the United States in 1978, moved north into Canada, leading to the passage of the National Transportation Act, 1987, and is now spreading to Europe and other parts of the world.

Deregulation, as it is commonly called, has resulted in marked change in the airline industry, both as to how the public is served by air carriers, and how carriers operate. Deregulation was designed to allow market forces to act freely within the airline industry: no more regulatory control over pricing and market entry and exit.

The removal of regulation resulted in a much more highly competitive industry. Carriers become free to enter and exit markets, set their own fares and rates, buy out or merge with other carriers and establish alliances between airlines to extend market reach into areas not served directly. In this new freedom, a number of new airlines were formed and a number failed. Mergers and buyouts became commonplace and careful control of operating costs became essential if a carrier was to survive and prosper.

A component of tighter cost control for major carriers has been route rationalization. Deregulation lead major carriers to develop hub and spoke systems which allow them to bring traffic from smaller communities to hub airports, where passengers connect onto long haul flights—the purpose of spoke operations being to increase traffic volumes on services between major cities.

*Alliance Carriers*

With deregulation, a number of small carriers entered the business and started to concentrate on service between small communities and hub airports, using small propeller-driven aircraft. With these smaller airplanes, frequency of service increased sharply.

In order to draw feed traffic from these new entrant airlines, trunk carriers started to form marketing alliances with them, and in order to protect these agreements, major carriers often purchased equity participation in their operations.

## ANNEXE «B»

SÉNAT DU CANADA  
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS  
23 ET 24 OCTOBRE 1989  
STEPHENVILLE (TERRE-NEUVE)

Place Air Canada  
Montréal, Québec  
23/24 octobre, 1989

*Rationalisation des lignes*

Au cours de la dernière décennie, l'industrie du transport aérien a franchi un cap important en vue de l'assouplissement de la réglementation. Tout a début aux États-Unis en 1978, puis le Canada a emboîté le pas et adopté la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. Et maintenant cette tendance se manifeste en Europe et dans divers autres coins du monde.

La déréglementation, comme nous l'appelons communément, a largement modifié l'industrie du transport aérien, tant pour ce qui est du service à la clientèle que de l'exploitation. La déréglementation avait pour but de permettre aux forces du marché de s'exprimer librement au sein de l'industrie en supprimant toute intervention d'organismes de réglementation dans la tarification ainsi que dans l'accès aux marchés et le retrait de ceux-ci.

La suppression de la réglementation a avivé la concurrence. Les transporteurs peuvent maintenant entrer dans des marchés et en sortir à leur guise, établir leurs règles tarifaires et tarifs, acquérir d'autres compagnies aériennes ou procéder à des fusions ou encore conclure des alliances avec d'autres transporteurs pour accéder à des régions qu'ils ne desservent pas directement. Dans ce nouveau contexte, plusieurs compagnies aériennes ont vu le jour mais plusieurs n'ont pas réussi. Les fusions et les achats sont devenus courants et pour prendre de l'expansion, voire survivre, les compagnies aériennes ont dû commencer à exercer une sérieuse maîtrise de leurs coûts d'exploitation.

Pour les grands transporteurs, la rationalisation des lignes constitue un des éléments de compression des coûts. La déréglementation a amené ceux-ci à mettre au point des réseaux en étoile grâce auxquels ils peuvent acheminer les passagers des petites collectivités jusqu'à des plaques tournantes en vue de correspondances sur des long-courriers. La raison d'être de ces réseaux est d'augmenter le volume de trafic des liaisons entre les grandes villes.

*Transporteurs alliés*

La déréglementation a donné naissance à un certain nombre de petits transporteurs dotés d'avions à hélices faisant la navette entre une plaque tournante et des villes moins peuplées. Étant donné la petite taille de leurs avions, ils ont pu augmenter considérablement la fréquence.

Pour tirer un trafic d'appoint de ces nouvelles compagnies aériennes, les principaux transporteurs ont commencé à signer avec elles des ententes commerciales. Parfois, ils se sont même

Despite initial negative reaction to small aircraft service, increased frequency has, over time gained public acceptance, especially as these carriers have improved the equipment they use to comfortable, high-technology turbo-prop and small jet aircraft.

As the acceptability of these expanded services increased, it became more and more difficult to attract adequate loads to the larger jet aircraft operated by trunk carriers. The result has been a declining viability of such operations, just as growing competition on trunk routes made it essential for these trunk carriers to dedicate more equipment to high volume routes.

All of these factors have shaped the roles of both large carriers and their alliance partners in the U.S. and Canada in recent years, and now, the same sort of route rationalization is starting to take place in Europe.

#### *Improved Service*

Our experience is that, while change is often resisited, a majority of travellers now feel they are far better served than in years past. Increased frequency makes it far easier for business travellers to move around the country, making one-day business trips more possible than ever.

This is true on a national scale as well. In 1987, Air Canada linked some 900 city pairs on its North American route network. A year later, with the development of alliance partnerships, this city-pair network had increased to 7,200 and is continuing to expand.

A few years ago, Air Canada could provide Canadians service to 34 Canadian destinations. Today, we are able to offer service to more than 90 communities in this country. These cities and towns are now served by the Air Canada brand with frequent, safe and efficient air service. They are now displayed around the world in airline computer reservations systems as being part of the network of a major international carrier and benefit from Air Canada marketing thrusts such as seat sales, frequent flyer programs and world-wide advertising and promotion.

#### *Station Abandonments*

However, deregulation is not solely responsible for the Air Canada withdrawal of service from Stephenville, although changes in the industry which have envolved in the new environment are a contributing factor. Throughout its 52-year history, Air Canada has withdrawn service from some 32 Canadian cities.

The major underlining factor in all of these changes has been the economic need to tailor capacity to the market available. Often station abandonments become necessary when the smallest aircraft operated by Air Canada became too large for the traffic volume available, as when the Viscount aircraft replaced the smaller DC-3, or when the DC-9 replaced the Viscount.

portés acquéreurs d'actions de ces compagnies pour sceller leurs ententes.

Malgré une première réaction négative au service par petit avion, le client s'est laissé gagner par la fréquence élevée que permettent ces appareils surtout qu'aujourd'hui on utilise des petits avions à réaction et des avions à turbopropulseur de technologie avancée, offrant un grand confort.

À mesure que ces navettes à grande fréquence croissaient en popularité, les grands transporteurs avaient de plus en plus de mal à atteindre des taux d'occupation rentables. La viabilité de plus gros appareils sur ces lignes devient de moins en moins assurée alors même que les transporteurs principaux, menacés par la concurrence, auraient besoin de ces avions sur les grandes lignes à trafic élevé.

Tous ces facteurs ont modelé le rôle des transporteurs d'importance et de leurs transporteurs alliés, aux États-Unis comme au Canada, au cours des dernières années. Or, l'Europe entame une rationalisation semblable de ses lignes.

#### *Service amélioré*

Certes, il y a toujours une résistance au changement, mais il appert que la plupart des voyageurs estiment être beaucoup mieux servis de nos jours. L'augmentation de la fréquence permet en effet au voyageur d'affaires de se déplacer beaucoup plus facilement à l'intérieur du pays, car il peut plus que jamais faire l'aller-retour dans la même journée.

Cette situation prévaut à l'échelle nationale. En 1987, Air Canada comptait quelque 900 liaisons sur son réseau nord-américain. L'année suivante, grâce aux alliances, ce nombre était passé à 7 200 et il continue à augmenter.

Il y a quelques années, Air Canada reliait 34 escales canadiennes. Aujourd'hui, nous desservons plus de 90 villes au pays. Celles-ci profitent désormais d'un service aérien fréquent, pratique, sûr et efficace, sous la bannière d'Air Canada. Elles figurent dorénavant dans les systèmes informatisés de réservations aériennes du monde entier comme des escales faisant partie du réseau d'un transporteur aérien d'envergure internationale. En outre, elles bénéficient des initiatives commerciales d'Air Canada, par exemple les soldes de places, le programme pour grands voyageurs ainsi que des activités publicitaires et promotionnelles couvrant le monde entier.

#### *Fermeture d'escales*

La suppression du service sur Stephenville n'est pas uniquement imputable à la déréglementation, même si les changements qu'a connus l'industrie ont eu leur rôle à jouer dans le nouveau contexte. En 52 ans d'existence, Air Canada s'est retirée de 32 escales canadiennes.

Le principal facteur ayant donné lieu à ces suppressions de service relève de la nécessité économique d'adapter la capacité aux dimensions du marché. Souvent la fermeture d'escales découle de ce que les plus petits avions qu'exploite Air Canada deviennent trop gros pour le volume de trafic. Le cas s'est présenté quand le Viscount a remplacé le DC-3, de plus petite taille, puis quand le Viscount a lui-même cédé la place au DC-9.

Over and above the airline's concern, such change has on its employees, the airline endeavors to ensure that air service remains in the community we are leaving. Only in the past few years have we been able to replace our service in communities with that of an alliance carrier. In the case of Stephenville, that community continued to have multi-frequency daily service eastbound to St. John's and westbound to Halifax, where convenient connections can be made to flights to central and western Canada.

In the Western Newfoundland case, it has always been Air Canada's position that the prime market served by our Stephenville operation was Corner Brook, where the vast majority of traffic originated. Stephenville is one of two airports serving that community. Air Nova, Air Canada's alliance carrier already provided service to the Deer Lake airport but did not fly to Stephenville. When plans were made for that carrier to inaugurate service from Western Newfoundland to Montreal, it made an independent decision to operate the flight from Deer Lake to avoid the costs of duplicate operations at two airports.

#### *Joint Fares*

Joint fare agreements are agreements between two airlines which allow one or both carriers to extend their sales and marketing reach into areas where they do not directly operate. Such agreements call for both carriers to match fares offered by a third airline that participates in or directly serves both markets. Each of the two carriers agree to match the fares provided by the third airline by reducing, in equal proportion, the amount of revenue each would collect if the full sum-of-sectors fares were collected.

A simple example would be as follows: Carrier A operates a route from City X to City Z and charges \$100. Carrier B operates from City X to City Y at a fare of \$75, while a third Carrier C operates from City Y to City Z and also charges \$75. In order to compete with Carrier A and to extend their reach into all markets, Carriers B and C reach a joint fares agreement which calls for each to collect only \$50 for flying a passenger over their portion of the route. Carrier B and C can then match Carrier A's \$100 fare.

As a rule, carriers do not participate in joint fare agreements if one of the parties is a direct competitor for traffic in the region. These joint arrangements are designed to extend an airline's marketing reach into areas where they do not operate directly.

Carriers have always been free to decide if they wish to enter joint fares with other carriers on a strictly commercial basis. Such agreements have never been regulated. Air Canada often asks for joint fares with other carriers and often these requests are refused.

Similarly, Air Canada accepts or rejects requests from other carriers, the decision being based on how the agreement will impact on traffic.

Joint fares are not extended to help subsidize the entrant of a new competitor into an airline's existing market, and Air

Outre les préoccupations liées aux répercussions qu'ont de tels changements sur son personnel, Air Canada veille à ce que la ville dont elle se retire puisse néanmoins compter sur d'autres services aériens. Ces dernières années, elle a été en mesure de substituer à ses services ceux d'un transporteur allié. Dans le cas de Stephenville, une desserte quotidienne assurée plusieurs fois par jour, sur St. John's à l'Est et Halifax à l'Ouest, facilite les correspondances avec des vols à destination du centre ou de l'ouest du Canada.

En ce qui a trait à la partie ouest de Terre-Neuve, Air Canada a toujours eu pour position que le principal marché de ses vols sur Stephenville était Corner Brook, d'où provenait d'ailleurs la majorité du trafic. Stephenville est l'un des deux aéroports de la région. Air Nova, transporteur allié d'Air Canada, desservait déjà l'aéroport de Deer Lake, mais non celui de Stephenville. Quand il s'est agi pour cette compagnie aérienne de relier l'ouest de Terre-Neuve et Montréal, celle-ci a décidé en toute liberté d'exploiter cette liaison à partir de Deer Lake pour éviter les doubles frais qu'occasionnerait l'exploitation à partir de deux aéroports.

#### *Tarifs communs*

L'accord des tarifs communs est l'accord que signent deux transporteurs aériens pour que l'un d'eux ou les deux aient le droit d'étendre ventes et activités de commercialisation à des régions où l'intéressé n'assure aucun service direct. En pareil cas, les deux parties alignent leurs tarifs sur ceux d'un troisième transporteur exerçant une certaine présence sur les deux marchés en cause ou les desservant directement. Pour ce faire, les deux parties conviennent de réduire également les sommes qu'elles toucheraient si les pleins tarifs s'appliquaient sur chaque tronçon.

Voici un exemple simple qui illustre bien la situation. Le transporteur A relie la ville X à la ville Z et demande 100 \$ pour l'aller. Le transporteur B assure la liaison entre la ville X et la ville Y et exige 75 \$ pour un aller simple. Le transporteur C assure le service entre la ville Y et la ville Z pour la somme de 75 \$. Pour rivaliser avec le transporteur A et étendre leur présence sur le marché, les transporteurs B et C signent un accord de tarifs communs selon lequel chacun d'eux ne touchera que 50 \$ pour le transport sur sa portion respective. Les transporteurs B et C sont ainsi en mesure d'offrir un tarif de 100 \$ comme le transporteur A.

Généralement, les transporteurs ne concluent pas d'accords de tarifs communs si l'un d'eux est un concurrent direct sur le marché en question. Ces accords servent uniquement à étendre la portée commerciale d'un transporteur dans des régions qu'il ne dessert pas directement.

Les transporteurs ont toujours été libres de conclure de tels accords de portée strictement commerciale; ces derniers n'ont jamais fait l'objet de réglementation. Air Canada a souvent demandé à des transporteurs de signer des accords de tarifs communs, mais beaucoup ont refusé.

De même, Air Canada accepte ou rejette les propositions qui lui sont faites en ce sens, fondant sa décision sur les répercussions de ces accords sur son trafic.

Les tarifs communs ne sont pas consentis pour aider à subventionner l'entrée d'un nouveau concurrent sur le marché des-

Canada, through Air Nova, is still a very active competitor for traffic in the Western Newfoundland market.

Air Canada does not believe the absence of joint fare agreements would be the sole cause of a carrier backing away from a new route, unless the economics of the route were extremely marginal.

Although trunk carriers may not agree to joint fares with a new entrant carrier because they already have a competitive presence in the area, on most routes where there is sufficient traffic volume to make a joint fare worthwhile, there are usually several other carriers providing service.

As an example, most traffic from Western Newfoundland is destined to Toronto. Between Ottawa and Toronto, there are presently three carriers operating, and a fourth has just announced intentions to enter the market with high frequency jet service. We would think that at least one of the four carriers would be interested in a joint fare agreement to obtain feed traffic.

#### *Cargo Capacity*

A study was conducted by the Atlantic Provinces Transportation Commission to examine passenger and cargo air capacity at Deer Lake and Stephenville just prior to the withdrawal of Air Canada service from Western Newfoundland. When Air Canada provided its daily DC-9 service, total cargo and baggage capacity (*Air Canada plus Air Atlantic*) represented 36,740 cubic feet per week. With the withdrawal of the DC-9, that capacity was reduced to 20,400.

With the introduction of the daily Air Nova Bae 146, baggage and cargo capacity increased from 93,920 to 114,470 cubic feet per week. Since the vast majority of cargo handled by Air Canada at Stephenville either originated in or was destined to Corner Brook, and therefore can be equally handled at either airport, Air Canada submits adequate capacity will be left to handle the requirements of Stephenville and those areas which find the Stephenville airport more convenient.

Air Canada does not operate DeHavilland Dash 8 aircraft, but it is our understanding that the frequency of service provided by Air Atlantic will be fully adequate to meet demand. Although the uplift capability of a Dash 8 is less than a DC-9, we understand the cargo door on the Dash 8 is larger. Therefore, bulky articles ranging from mill parts to human remains can be accommodated. A review of shipments carried by Air Canada during its recent years of service indicate that the requirements of local cargo customers, including those of resource based industries, will be accommodated.

The committee should rely on information obtained from the carrier presently serving Stephenville. Only that airline can provide information as to whether it is adequately meeting existing demand for both passenger and cargo service.

#### *Deer Lake/Stephenville Markets*

Air Canada provided a service to all of Western Newfoundland through its Stephenville airport service. We always recognized that, by concentrating at one airport, some traffic would

servi par une compagnie aérienne et Air Canada, par l'intermédiaire d'Air Nova, constitue toujours un concurrent très actif sur le marché occidental de Terre-Neuve.

Air Canada ne pense pas qu'un transporteur cesserait d'exploiter une ligne pour la simple raison qu'il n'y existe aucun accord de tarifs communs, à moins que la rentabilité de la ligne en question soit extrêmement mince.

Même si les transporteurs principaux peuvent refuser de conclure des ententes de tarifs communs avec un nouveau venu sous prétexte qu'ils représentent déjà une force concurrentielle sur le marché, habituellement, la plupart des lignes dont le trafic justifie des tarifs communs sont exploitées par plusieurs transporteurs.

À titre d'exemple, le plus gros du trafic de l'ouest de Terre-Neuve est à destination de Toronto. Or, trois transporteurs relient actuellement Ottawa et Toronto et un quatrième a manifesté l'intention d'offrir un service à fréquence élevée assuré par avions à réaction. Nous sommes portés à croire qu'au moins un de ces quatre transporteurs sera intéressé à conclure un accord de tarifs communs pour obtenir du trafic d'appoint.

#### *Capacité fret*

La Commission des transports des provinces de l'Atlantique a mené une étude sur les capacités fret et passagers à Deer Lake et à Stephenville juste avant qu'Air Canada ne se retire de l'ouest de Terre-Neuve. Quand Air Canada assurait son service quotidien par DC-9, la capacité globale, fret et bagages confondus, s'élevait à 36 740 pi<sup>3</sup> par semaine (*Air Canada et Air Atlantic comprises*). Cette capacité est passée à 20 400 pi<sup>3</sup> après le retrait d'Air Canada.

L'inauguration du service quotidien d'Air Nova par BAE 146 a fait progresser la capacité bagages et fret de 93 920 à 114 470 pi<sup>3</sup> par semaine. Or, comme le fret qu'Air Canada traitait à Stephenville provenait en grande partie de Corner Brook ou y était destiné, il peut aussi bien être traité à un aéroport qu'à l'autre. Air Canada estime donc que la nouvelle capacité pourra combler les besoins de Stephenville et des régions pour qui l'aéroport de Stephenville est plus pratique.

Air Canada n'exploite aucun de Havilland Dash 8, mais elle est portée à croire que la fréquence des services d'Air Atlantic suffit amplement à la demande. S'il est vrai que la capacité d'emport d'un Dash 8 est inférieure à celle d'un DC-9, la porte de soute du Dash 8 est plus grande et permet l'embarquement d'articles volumineux comme des pièces de machinerie pour les papetières et des dépouilles mortelles. L'analyse des envois pris en charge par Air Canada au cours des dernières années a révélé que les besoins des expéditeurs locaux, y compris ceux des industries extractives, seront comblés.

Le comité doit se fonder sur les données transmises par le transporteur qui dessert actuellement Stephenville, car lui seul peut indiquer si les besoins des passagers et des expéditeurs sont adéquatement satisfaits.

#### *Marchés de Deer Lake et de Stephenville*

Air Canada desservait tout l'ouest de Terre-Neuve grâce à son service sur l'aéroport de Stephenville. Nous avons toujours su qu'en concentrant notre activité à un seul aéroport une por-

gravitate to services provided by other carriers at the other airport. However, the prime market is Corner Brook and we believe that Deer Lake airport and Stephenville airport are equally accessible to residents of that community.

There is no question that, in demographic terms, the move out of Stephenville and Air Nova's decision to stay in Deer Lake, will mean that some people are better served, while others will find access to the Air Nova jet service to central Canada less convenient—just as before. The majority of the traffic previously served by the Air Canada jet, however, will find service just as convenient at one airport as it did prior to June 17 at the other.

#### *Load Factors*

The Committee Chairman asked Air Canada to comment on "the necessary passenger load factor required to operate jet and non-jet equipment out of Stephenville".

While Air Canada has detail on the operation of the DC-9 aircraft, we consider much of this information confidential, because it would be of interest to our competitors. Air Canada has no first-hand experience with the operation of either Dash-8 or BAe 146 aircraft. This would have to be obtained from other carriers operating at Deer Lake or Stephenville.

Load factor requirements, however, vary from day to day, route to route and aircraft to aircraft. A virtually full aircraft can lose money while one with a far smaller load can make a profit, depending on the fare level paid by passengers. Into this mix must be factored concerns such as the amount of mail and cargo carried, the wages paid to crew who work and handle the flight, ownership cost of the equipment used and the level of passenger service provided.

Air Canada's flight between Montreal and Stephenville had an annual load factor of approximately 68%. However, the flight continued to Gander and back with reduced loads, which impacted on the overall viability of the route.

Given the overall mix (*passenger fares and cargo carried*) the Stephenville service did not provide the operating margin Air Canada requires from its operations to provide an adequate return for its shareholders.

tion du trafic irait aux transporteurs qui exploitent des vols à partir de l'autre aéroport. Néanmoins, Corner Brook constitue le principal marché et nous croyons que l'aéroport de Deer Lake est aussi accessible aux résidents de la région que celui de Stephenville.

Il va sans dire qu'en termes démographiques le fait qu'Air Canada quitte Stephenville et qu'Air Nova décide de rester à Deer Lake avantagera certains alors que d'autres auront un peu moins de facilité à prendre les avions à réaction d'Air Nova pour se rendre dans le centre du pays—comme c'était le cas auparavant. Toutefois, pour la plupart des anciens clients des avions à réaction d'Air Canada, le service sera aussi commode à un aéroport qu'il l'était à l'autre avant le 17 juin.

#### *Coefficients d'occupation*

Le président du Comité a demandé à Air Canada d'exprimer son opinion sur le coefficient d'occupation nécessaire pour justifier l'utilisation, au départ de Stephenville, d'avions à réaction ou autres.

Air Canada a des renseignements détaillés sur l'exploitation du DC-9, mais nous considérons qu'une bonne partie de cette information est confidentielle, car elle serait par trop profitable à nos concurrents. Air Canada n'a toutefois aucune expérience directe des Dash 8 et des BAe 146. D'autres transporteurs assurant des vols au départ de Deer Lake ou de Stephenville devraient donc être consultés.

Les exigences relatives au coefficient d'occupation varient suivant le jour de la semaine ainsi que la ligne et l'appareil en cause. Ainsi, tout dépendant du tarif que paient les passagers, un avion presque plein peut donner lieu à une perte tandis qu'un autre beaucoup moins rempli peut rapporter un bénéfice. Il faut également tenir compte d'éléments tels que la quantité de fret et de courrier à bord, les salaires versés au personnel responsable du vol, les frais de propriété afférents aux avions employés et le type de prestations offertes.

Entre Montréal et Stephenville, Air Canada enregistrait un coefficient d'occupation annuel d'environ 68 p. 100. Cependant ces vols continuaient jusqu'à Gander puis en revenaient et alors leurs coefficients d'occupation étaient plus faibles, ce qui avait des effets négatifs sur la rentabilité de la ligne dans son ensemble.

Globalement, c'est-à-dire fret et passagers confondus, le service sur Stephenville n'a pas produit la marge d'exploitation indispensable à Air Canada pour assurer un rendement adéquat à ses actionnaires.

## EVIDENCE

Stephenville, Tuesday October 24, 1989

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:00 to examine all aspects of the Air Canada abandonment of jet service to Stephenville, Newfoundland.

**Hon. Finlay MacDonald (Halifax) (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Ladies and gentlemen, our first witness this morning is Mr. Jim Hodder, who is a Member of the House of Assembly for Port au Port. Mr. Hodder, we see that you have given us a copy of your submission. Do you intend to read that, Mr. Hodder, or speak to it?

**Mr. Jim Hodder, MHA for Port au Port:** I think, Mr. Chairman, it is not a long brief and I think that perhaps the most concise way that I can put it forward is by reading rather than talking.

**The Chairman:** Alright, please begin.

**Mr. Hodder:** First of all, Mr. Chairman, I welcome the Senate Committee to Stephenville and the Port au Port area, and I would like to express my appreciation to the Committee for their attention to the transportation needs of this area of the country.

As has been stated before, the withdrawal of Air Canada from Stephenville, and the subsequent refusal by Air Canada to a joint fare arrangement with First Air, has dealt a severe economic blow to the entire southwest corner of the province.

The economy of Canada depends on transportation which, if disrupted, would bring this economy to a standstill. We in the developing areas of the country are more dependent on access to outside markets. The severance of any transportation link makes development harder and severely handicaps the existing businesses in the area.

In this brief this morning, I just want to speak on two issues which relate to the district of Port au Port.

The Port au Port Peninsula contains the largest block of limestone on the eastern seaboard of Canada and the United States. Recently, Newfoundland Resources & Mining Company constructed a \$28,000,000 limestone quarry at Lower Cove on the Port au Port Peninsula and intend to ship 4,000,000 tonnes of limestone aggregate annually to the United States markets.

They haven't started shipping yet, but they have started building their stock pile. This facility, which has already started production, is heavily dependent on parts which, if they cannot be replaced promptly, would cause down-time and loss of production for the company.

In recent conversations with Mr. Jose Boves, Vice-President of Newfoundland Resources & Mining, I was informed that the company has already experienced slowdowns in construction since Air Canada's departure.

Many parts which would normally be flown into Stephenville now have to be flown into St. John's, and then transported

## TÉMOIGNAGES

Stephenville, le mardi 24 octobre 1989

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui à 9 heures pour examiner tous les aspects de la décision d'Air Canada de ne plus desservir Stephenville. (Terre-Neuve).

**L'honorable Finlay MacDonald (Halifax) (président)** ouvre le fauteuil.

**Le président:** Mesdames et messieurs, notre premier témoin ce matin est M. Jim Hodder, qui est membre de la Chambre d'assemblée de Port-au-Port. Monsieur Hodder, nous voyons ici que vous nous avez remis un exemplaire de votre mémoire. Avez-vous l'intention de le lire ou simplement de le commenter?

**M. Jim Hodder, membre, Chambre d'assemblée de Port-au-Port:** Comme il ne s'agit pas d'un long mémoire, je pense que la meilleure chose à faire est simplement de le lire.

**Le président:** Faites, je vous en prie.

**M. Hodder:** J'aimerais d'abord, monsieur le président, souhaiter la bienvenue dans la région de Stephenville et de Port-au-Port au Comité sénatorial et j'aimerais vous dire combien j'apprécie l'attention que porte le Comité aux besoins de cette région du pays en matière de transport.

Comme on l'a déjà dit, l'abandon par Air Canada de son service à Stephenville et son refus subséquent de conclure une entente de tarifs partagés avec First Air, a porté un dur coup à l'économie de tout ce coin du sud-ouest de la province.

L'économie du Canada dépend du transport. Lorsqu'un service est éliminé, l'économie piétine. Nous, dans les régions en développement, sommes dépendants de l'accès aux marchés extérieurs. L'abandon de toute liaison de transport nuit au développement et handicape sérieusement les entreprises existantes de la région.

Dans mon exposé ce matin, je ne veux aborder que deux questions qui ont trait au district de Port-au-Port.

La péninsule de Port-au-Port abrite le plus gros gisement de calcaire de la côte est du Canada et des États-Unis. Récemment, Newfoundland Resources & Mining Company a aménagé une carrière de 28 000 000 \$ dans l'anse Lower de la péninsule de Port-au-Port dans le but d'expédier chaque année 4 000 000 de tonnes d'agrégats de calcaire sur les marchés américains.

Les livraisons n'ont pas encore commencé, mais les travaux d'aménagement le sont. L'installation, qui a déjà commencé à produire, dépend fortement de pièces d'équipement qui, si elles ne peuvent être remplacées rapidement, peuvent entraîner des retards et des pertes de production pour la compagnie.

Au cours de conversations que j'ai eues dernièrement avec M. Jose Boves, vice-président de Newfoundland Resources & Mining, j'ai appris que la compagnie accusait déjà des retards dans la construction depuis le départ d'Air Canada.

De nombreuses pièces d'équipement qui normalement auraient été expédiées à Stephenville par avion doivent mainte-

*[Text]*

by road to Port au Port. The parts in question take the form of motors, electronic parts and mechanical gears, which weigh in the vicinity of 300 to 1,000 pounds. At present, the company estimates that it could experience down-time, once they go into full production, of a week or more, if they cannot obtain air freight service into the Stephenville Airport.

As far as the future is concerned, with this particular company; often, we do not look to the future when decisions are made, and the withdrawal of Air Canada is a case in point.

Newfoundland Resources & Mining has entered into a partnership with a German company; don't ask me the name, because I can't tell you, but it is the fourth largest manufacturer of cement in the world, to construct a \$300,000,000 cement plant near the present facility at Lower Cove. In addition, Newfoundland will have a shortfall of power by 1995, if new initiatives are not taken with Labrador Power.

Since cement production requires, I shouldn't say large amounts, but huge amounts of power, the company is now planning to develop, at a cost of a further \$300,000,000, an electrical generation plant in the area for the proposed cement plant.

I would like to point out that this project has been considered by the Newfoundland Government and given the green light in the sense that they have given the company their blessing to proceed, although I understand that there will be a major environmental assessment and that sort of thing would have to be done first.

I understand from company officials that they are very optimistic that the project will be successful.

The implications of this to the economy of the Port au Port/Bay St. George area are staggering and in like measure, it will impact on the need for more efficient air transportation into Port au Port and Stephenville.

It is estimated by the company that there will be a three to four year construction period, with many highly trained people travelling to and from the construction site.

The generating station and the cement plant will be based on the latest technology and will require that parts and personnel be flown into the area at a moment's notice. I need not point out what the hundreds of jobs during the construction period and the estimated 250 permanent jobs, when the project is completed, will add to the economy of the area.

I point this out because projects of this sort will demand better air freight, more cargo capacity and improved transportation into the twenty-first century.

I should point out, as well, that this is not the first time an initiative has been taken of this sort. As Senator Marshall knows, we had Lee-Hi Cement back in the early seventies that had started work on the construction of a cement plant there,

*[Traduction]*

nant l'être à Saint-Jean, d'où elles sont transportées à Port-au-Port par la route. Les pièces en question sont des moteurs, des pièces électroniques et des pièces mécaniques qui pèsent aux alentours de 300 à 1 000 livres. À l'heure actuelle, la compagnie estime qu'elle pourrait connaître des périodes d'inactivité d'une semaine ou plus, lorsqu'elle passera en pleine production, si elle ne peut obtenir un service de transport aérien jusqu'à l'aéroport de Stephenville.

En ce qui concerne l'avenir, pour cette compagnie particulière... Souvent, on oublie de tenir compte de l'avenir lorsque l'on prend des décisions, et l'abandon du service par Air Canada en est un bon exemple.

Newfoundland Resources & Mining a conclu une entente de partenariat avec une société allemande; ne me demandez pas le nom de la compagnie, je ne peux pas vous le dire, mais il s'agit du quatrième plus important fabricant de béton au monde, en vue de construire une cimenterie de 300 millions \$ près de l'installation actuelle de Lower Cove. En outre, Terre-Neuve devrait connaître une pénurie d'énergie d'ici 1995, si de nouveaux projets ne sont pas amorcés avec Labrador Power.

Comme, pour produire du béton, il faut disposer non pas de grandes quantités, mais d'énormes quantités d'énergie, la compagnie prévoit aujourd'hui aménager, pour une somme additionnelle de 300 000 000 \$, une centrale électrique dans la région pour alimenter son usine.

J'aimerais souligner que ce projet a été examiné par le gouvernement de Terre-Neuve et a reçu le feu vert, c'est-à-dire que le gouvernement a autorisé la compagnie à commencer les travaux, bien qu'à ma connaissance il doive également y avoir une importante évaluation environnementale et tout ce genre de choses auparavant.

D'après ce que m'ont dit certains cadres de la compagnie, on est très optimiste quant au succès du projet.

Les implications de ce projet pour l'économie de la région de Port-au-Port/Baie Saint-George, sont énormes et font ressortir la nécessité d'un service de transport aérien plus efficace vers Port-au-Port et Stephenville.

La compagnie prévoit que la construction prendra de trois à quatre ans et nécessitera l'apport de nombreuses personnes hautement spécialisées qui devront aller et venir du chantier de construction.

La centrale électrique et la cimenterie feront appel à la technologie de pointe et nécessiteront la venue de pièces et de personnel sans long préavis. Inutile pour moi de souligner ici que les centaines d'emplois créés pendant la période de construction et les 250 emplois permanents prévus, lorsque le projet sera arrivé à terme, donneront un fort coup de pouce à l'économie de la région.

Je souligne ce point parce que les projets de ce genre nécessitent une meilleure infrastructure de transport aérien, une plus grande capacité de transport de marchandises et un meilleur réseau de transport pour entrer dans le vingt-et-unième siècle.

Je dois également faire remarquer que ce n'est pas la première fois que ce genre d'initiative est lancée. Comme le sénateur Marshall le sait, la compagnie Lee-Hi Cement, au début des années 70, avait entrepris la construction d'une usine ici et,

## [Text]

and because of the economic conditions of the time, and it was before my time, but it was while Senator Marshall was an MP, but they pulled out not because the area wasn't feasible, but because of problems with their own company in the States.

I should point out as well that there is something that I don't have in the brief here. The limestone quarry at Aguathuna on the other side of the Port au Port Peninsula was in operation up until the mid sixties. The provincial government, last year, asked for proposals for the development of that area, because the strip ratio is very good, it is close to water and it is very high quality with a lot of limestone still remaining and we do have one company from Ontario who has asked for an option to look at the site, so there is some interest in that area as well.

The late Honorable Don Jamieson once said to me, back in the mid-seventies, he wished that the Burin Peninsula had as much potential as the Port au Port Peninsula and he quite surprised me at the time, but I think that what he foresaw is starting to happen and this development will go ahead. I have announced or said here what the company intends to do, but what I am saying to you is that if something happened and this didn't go ahead, that the initiatives will be there because Port au Port is in the right geographical area for aggregates and cement and that sort of thing, to the United States market. You can't ship heavy things like that by truck more than 200 miles or train more than 1,000. So at the present time, they are running out of sand and gravel down there. They are running out of aggregates for construction and they have to do it by truck, so right now they are bringing aggregates in from Spain, from Africa, even from the eastern side of Scotland and this is a very viable thing and of course, Port au Port is right on the sea lanes to ship right from the dock down to Savannah or Houston or wherever it is required and that is the idea.

I am very pleased that the company is considering this and in talking to them in the last week, they are very, very optimistic that this will go ahead.

As far as the fishery is concerned; the fishery is the lifeblood of the Port au Port Peninsula and it is the primary industry and main source of income at the present time.

In the past few years because of declining cod stocks, landings have decreased, causing hardship for fishermen and plant workers in the area. Now, more than ever, we need the ability to ship fresh high quality product to the central Canadian, American and European markets on a daily basis.

Presently, most of the fish is being shipped out by truck to the Boston market. The lack of a carrier to transport fish by air hinders any initiatives in this area.

## [Traduction]

à cause des conditions économiques à l'époque—c'était avant mon arrivée mais le sénateur Marshall était député—elle s'est retirée du projet, non pas à cause de problèmes dans la région, mais à cause de problèmes internes à la compagnie aux États-Unis.

J'aimerais également souligner un point qui n'est pas mentionné dans le mémoire. La carrière de calcaire d'Aguathuna de l'autre côté de la péninsule de Port-au-Port a été exploitée jusqu'au milieu des années 60. L'an dernier, le gouvernement provincial a demandé qu'on lui soumette des projets pour le développement de cette région parce que le rendement du site est très bon, qu'il est situé près de l'eau, que le calcaire y est d'une très bonne qualité et qu'il en reste en quantités. Il y a effectivement une compagnie de l'Ontario qui a demandé à examiner le site. Cette région suscite donc également un certain intérêt.

L'honorable Don Jamieson m'a déjà dit, environ au milieu des années 70, qu'il aurait aimé que la péninsule Burin ait autant de potentiel que la péninsule de Port-au-Port, ce qui m'a tout à fait surpris à l'époque. Mais je crois que ce qu'il prévoyait est en train de se passer et que la région sera effectivement développée. J'ai dit ici ce que la compagnie entend faire, mais ce que je vous dis à vous c'est que si quelque chose arrive et que le projet tombe à l'eau, le potentiel existera quand même parce que Port-au-Port se trouve dans la bonne région géographique pour les agrégats et la fabrication de béton et ce genre de choses en vue d'une exportation sur les marchés américains. Il est impossible d'expédier des produits aussi lourds par camion sur plus de 200 milles ou par train sur plus de 1 000 milles. À l'heure actuelle, on commence à manquer de sable et de gravier là-bas. Les Américains manquent d'agrégats pour la construction et ils doivent les transporter par camion. Ils vont même jusqu'à faire venir des agrégats d'Espagne, d'Afrique, et même de la côte est de l'Écosse. C'est là un créneau très viable et, bien sûr, Port-au-Port est situé tout juste à côté des lignes maritimes et peut expédier des agrégats directement vers Savannah ou Houston ou n'importe où où l'on en a besoin et c'est justement là son point fort.

Je suis fort heureux que la compagnie envisage cette possibilité et lors de conversations avec des cadres, la semaine dernière, j'ai appris qu'ils étaient très très optimistes quand aux chances de réussite de leur projet.

En ce qui concerne les pêches . . . La pêche est le moteur de la péninsule de Port-au-Port. C'est la principale industrie et la principale source de revenus dans la région à l'heure actuelle.

Au cours des quelques dernières années, à cause du déclin des stocks de morue, les débarquements ont diminué, laissant la vie dure aux pêcheurs et aux travailleurs de la région. Aujourd'hui plus que jamais, nous avons besoin d'une structure pour pouvoir expédier des produits frais de qualité supérieure vers le centre du pays, vers les États-Unis et l'Europe, chaque jour.

À l'heure actuelle, la plupart du poisson est expédié par camion vers le marché de Boston. L'absence de tout transporteur pour transporter le poisson par avion nuit à notre initiative dans ce secteur.

## [Text]

In 1984, 2,500,000 pounds of fish were shipped via Stephenville Airport. Now, that wasn't all from Port au Port; that came from Port au Port and the southwest corner of the province.

In the summer of 1989 there was no fish shipped because of the loss of Air Canada service.

The 1984 figures show this area of the province's potential for the fresh fish market. The 1989 figures can be explained for several reasons. First; Air Atlantic has no freight capability to speak of, with full passenger loads, which typically occurs at the peak of the tourist season and I believe, if I remember correctly, yesterday, they said something about 16,000 pounds per month. I understand that First Air can load that much on two pallets on any run at any time and I understand, as well, that they had the capacity to send more freight than passengers, because the aircraft has been designed in that way.

Also, Air Atlantic does not normally guarantee delivery, as goods can be bumped en route. They also do not offer commercial rates to fresh fish companies.

If you want a contract which guarantees delivery time, it costs in the vicinity of \$2.00 a pound, which renders any business arrangement cost ineffective and I believe that that was brought out yesterday by Mr. Stagg.

As well, Gemini Lobster here in Stephenville, Skipper Seafoods and Clearwater Lobster buy directly from independent fishermen, who are the small business entrepreneurs of Port au Port. Many of these companies ship lobster by air to Canadian and foreign markets. The inability to ship by air has had a significant impact on the industry, as it relates to Port au Port.

The fish plant at Piccadilly is presently operated by Connors Brothers of Black's Harbour, New Brunswick. Connors Brothers are a part of the Weston Group of Companies, which also operate a chain of supermarkets, Loblaw's, I believe. It was the intention, when Connors took over the Port au Port plant last summer, to ship a portion of their product fresh to mainland outlets. The closure of the Air Canada service effectively terminated this opportunity to realize greater profits from their operation.

As far as scallops are concerned, the Port au Port Peninsula has become the site of the cutting edge of scallop farming technology. Experimentation and development of this industry has been going on for the past ten years and the future options of this industry have been disrupted due to the potential shipping difficulties. I am not going to go into that, because I understand that the Port au Port Development Association will be delivering a brief here on that particular point and I don't want to steal their thunder or pre-empt them.

As far as the airport is concerned, I did attach to this brief a letter which I wrote to the Honorable John Crosbie, following a meeting which I had with him earlier this year, and while some of the points made in the letter are now outdated, par-

## [Traduction]

En 1984, 2 500 000 livres de poisson ont été expédiées via l'aéroport de Stephenville. Bien sûr, tout ce poisson ne provenait pas de Port-au-Port; il venait de Port-au-Port et de toute la région sud-ouest de la province.

En été 1989, il n'y a pas eu de livraison de poisson à cause de l'abandon du service d'Air Canada.

Les chiffres de 1984 font ressortir le potentiel de cette région de la province sur le marché du poisson frais. Les chiffres de 1989 peuvent s'expliquer de plusieurs façons. D'abord, Air Atlantique n'a pour ainsi dire aucune capacité de transport de marchandises lorsque le service passagers est complet, ce qui arrive habituellement au sommet de la saison touristique. Si je me souviens bien, je crois que l'on parlait hier d'environ 16 000 livres par mois. Par ailleurs, si j'ai bien compris, First Air peut en mettre autant sur deux autant sur deux palettes sur tout trajet en tout temps et je me suis laissé dire également qu'elle pouvait transporter plus de marchandises que de passagers, parce que l'appareil a été conçu comme ça.

En outre, Air Atlantique ne garantit pas normalement la livraison, étant donné que les marchandises peuvent être heurtées en cours de route. La compagnie n'offre pas non plus de tarifs commerciaux aux compagnies de poisson frais.

Si vous désirez obtenir un contrat qui vous garantisser une livraison ponctuelle, il en coûte autour de 2 \$ la livre, ce qui rend prohibitif le coût de toute transaction. Je crois que ce point a été souligné hier par M. Stagg.

D'autre part, Gemini Lobster, de Stephenville, Skipper Seafoods et Clearwater Lobster achètent directement des pêcheurs indépendants, qui sont les petits entrepreneurs de Port-au-Port. Beaucoup de ces compagnies expédient du homard par avion vers les marchés canadiens et étrangers. L'incapacité d'expédier leurs produits par avion a eu un impact grave sur l'industrie, en ce qui concerne Port-au-Port.

L'usine de transformation du poisson de Piccadilly est actuellement exploitée par Connors Brothers de Black's Harbour au Nouveau-Brunswick. Connors Brothers fait partie du Western Group of Companies, qui exploite également une chaîne de supermarchés, je crois qu'il s'agit de Loblaw's. Cette compagnie avait l'intention, lorsqu'elle a acquis l'usine de Port-au-Port l'été dernier, d'expédier une partie de ses produits frais vers les points de vente du continent. L'abandon du service aérien par Air Canada est venu mettre un terme à cette occasion de rentabiliser davantage cette exploitation.

En ce qui concerne les pétoncles, la péninsule de Port-au-Port est devenue le fer de lance de la technologie de l'élevage. Des expériences et le développement de cette industrie se poursuivent depuis dix ans et les perspectives d'avenir de l'industrie ont été sabrées à cause des éventuelles difficultés de livraison. Je ne vais pas entrer dans les détails du sujet, car on m'a dit que l'Association de développement de Port-au-Port fera un exposé ici à ce sujet et je ne veux pas empiéter sur son domaine.

En ce qui concerne l'aéroport, j'ai annexé à mon mémoire une lettre que j'ai envoyée à l'honorable John Crosbie, suite à une réunion que j'ai eue avec lui plus tôt cette année. Bien que certains des points soulevés dans la lettre sont aujourd'hui dépassés, particulièrement à cause de l'augmentation du nom-

[Text]

ticularly because of the increased passenger flights by Air Atlantic, most of the arguments there I think are still valid.

I trust that members of the Committee will review sections concerning TOPS equipment, airport categorization and new status.

In conclusion, I feel that Air Canada has a moral obligation to Stephenville. After nearly 40 years of profitable service to Stephenville, the company ceased operation, without giving the Town notice they would do so. They didn't even have the courtesy to hold their press conference in Stephenville, and they also abandoned a profitable route.

This route has been sought by First Air, but as the Senate Committee is aware, Air Canada has not agreed to a joint fare arrangement. This arrangement is necessary for First Air's entry into the Stephenville/Bay St. George Airport and surely, there must be justice for us in this situation.

I feel that throughout the process of deregulation, governments should step in when injustices occur, or when the economy of a region is threatened, and I would ask the Committee to convince their fellow politicians in the House of Commons to come to our aid. Thank you.

**The Chairman:** Thank you.

**Senator Marshall:** Jim, yesterday we had Air Atlantic here and we all asked them questions on their capacity and their ability to carry fish and the fact that they could ship anything that the demand called for. Since then, their statements have been contradicted. Have you gone further into the capability of Air Atlantic to ship fish?

**Mr. Hodder:** I think that the Air Atlantic figures, when you really look at them, speak for themselves. When you look at 16,000 pounds a month. I mean, that is not adequate and again, Air Atlantic may have the capacity at this moment in time, but the lobster season takes place in May, June and July. That is the peak tourist season, when their planes are loaded. I think someone said here yesterday that you can't ship certain size packages and, for instance, just to tell the Senator; about six or seven or eight years ago, a businessman from Labrador, Mel Woodward, whom some of you may know, called me and he had a friend in San Francisco who had a number of seafood restaurants. He came out here and we had to supply the market, every Thursday, for the whole year and Port au Port is a seasonal fishery, but on the southwest coast, you have a winter fishery as well. So we made an arrangement with Gabe Billard of Billard's Seafoods in Margaree. I went down and saw him and then spoke with Air Canada and we had a guaranteed service. Every Thursday morning, slightly gelled in a certain type of package, leaving Thursday morning, in San Francisco early the next morning and this, on a yearly basis.

I don't know what happened to the deal. I don't think it ever went through, but the prices were competitive and it was able to be done. When you are trying to supply the American Market, you have to do it on a continual basis and you have to be

[Traduction]

bre de vols passagers d'Air Atlantique, la plupart des arguments sont quand même encore valables.

Je suis convaincu que les membres du Comité examineront les sections portant sur l'équipement TOPS, le classement de l'aéroport et le nouveau statut.

Pour conclure, je crois qu'Air Canada a une obligation morale vis-à-vis de Stephenville. Après presque quarante ans de services rentables à Stephenville, la compagnie a cessé ses opérations sans même donner d'avis à la Ville. Elle n'a même pas eu la courtoisie de tenir sa conférence de presse à Stephenville et laisse tomber un trajet qui était rentable.

First Air a cherché à obtenir ce trajet, mais comme le savent les membres du Comité, Air Canada a refusé de conclure une entente de tarifs partagés. Cette entente est nécessaire pour que First Air puisse entrer à l'aéroport de Stephenville/Baie Saint-Georges. Il doit certes y avoir moyen d'obtenir justice pour nous dans cette province.

Je crois que tout au cours du processus de déréglementation, les gouvernements devraient intervenir dans les cas d'injustice ou lorsque l'économie d'une région est menacée et je demanderais aux membres du Comité de convaincre leurs collègues de la Chambre des communes de venir à notre aide. Merci.

**Le Président:** Merci

**Le sénateur Marshall:** Jim, Air Atlantique est venu témoigner ici hier et nous avons posé à son représentant des questions sur la capacité de la compagnie à transporter du poisson et sur le fait qu'elle pourrait transporter n'importe quoi qui fait l'objet d'une demande. Depuis lors, les affirmations de la compagnie ont été contredites. Avez-vous analysé plus en détail la capacité d'Air Atlantique de transporter du poisson?

**M. Hodder:** Je pense que les chiffres donnés par Air Atlantique, lorsqu'on les examine vraiment, parlent d'eux-mêmes. On a, par exemple, 16 000 livres par mois. Cela n'est pas exact et encore une fois Air Atlantique dispose peut-être de cette capacité à l'heure actuelle, mais la saison du homard a lieu en mai, juin et juillet. C'est la haute saison touristique, le moment où leurs avions sont bondés. Je pense que quelqu'un a dit ici hier qu'il est impossible de transporter des paquets d'un certain gabarit et, par exemple, à titre d'information pour le sénateur, il y a environ six ou sept ou huit ans, un homme d'affaires du Labrador, Mel Woodward, que certains d'entre vous connaissent peut-être, m'a appelé pour me dire qu'il avait un ami à San Francisco qui possédait un certain nombre de restaurants de fruits de mer. Cet ami est venu ici et nous devions alimenter le marché, tous les jeudis, pendant toute l'année. Port-au-Port est une pêcherie saisonnière, mais sur la côte sud-ouest, il y a également une pêcherie d'hiver. Nous avons donc conclu une entente avec Gabe Billard de Billard's Seafoods à Margaree. Je suis allé là-bas, je l'ai rencontré, puis j'ai parlé avec Air Canada, et nous avons obtenu un service garanti. Chaque jeudi matin, légèrement gélifiés dans un certain type d'emballage, les produits partaient le jeudi matin et arrivaient à San Francisco tôt le lendemain matin, et cela pendant toute l'année.

Je ne sais pas ce qui est advenu de cette affaire. Je ne pense pas qu'elle ait jamais vu le jour, mais les prix étaient compétitifs et c'était réalisable. Lorsque vous essayez d'approvisionner le marché américain, vous devez le faire sur une base continue,

[Text]

able to do it consistently, and you have to know that that plane is going to take it, that there is not going to be a problem with the plane. Basically, the capacity is too small.

**Senator Marshall:** When the Senate Fisheries Committee were holding Hearings, we had Transport people from Air Canada there and they do exceptional work in trying to produce a carrier within the configuration of the plane to handle fish, taking into account the type of container which has to be held and the freezing capacity. If there is enough fish to be shipped, is there any way Air Atlantic could copy Air Canada? If they don't want to give us a joint fare agreement, they could show us how to ship fish.

**Mr. Hodder:** I don't think so, the volumes are just not there. You have a very small aircraft.

**Senator Marshall:** It is a lack of volume?

**Mr. Hodder:** It is a lack of volume we are talking about as far as fish, and I should point out, as well, that when Air Canada started to ship fish in 1985, this was a developing industry and people, at that particular point, were trying out this thing. Now, I do know that, as I mentioned in the brief, Connors Brothers were interested in shipping to their own markets. Now, that wouldn't have been on quite the same basis as if we could put it into the American market on a regular basis, but they did not feel, and I have spoken to them, Mr. Berinson in Isles aux Morts and Mr. Ward in Saint John, New Brunswick, who is their Chief Executive Officer in this area, and they don't feel that they can use this form of transportation. They don't feel that the volume is there or that they can get the frequency or the prices.

**Senator Marshall:** What is the reaction of people with whom you are in contact with on a daily basis, with regards the inconvenience they find in having to resort to turbo-prop aircraft rather than jet?

**Mr. Hodder:** As far as passengers are concerned?

**Senator Marshall:** Yes.

**Mr. Hodder:** I think that it is pretty well expressed here, in this meeting.

**Senator Marshall:** I want to hear what the people are saying.

**Mr. Hodder:** I just had a conversation with David Welton, who is the President of Newfoundland Mining & Resources and he said:

We have problems without the jet service

It is not as convenient for them. Before, they would come on a moment's notice down to the job site and they said

We have experienced problems

That is generally the type of comment that you will hear here, although we have some fairly good flights back and forth, if you are going to St. John's in the morning and coming back in the evening, and I think that Air Atlantic is providing a pretty

[Traduction]

vous devez être fiables et donc être sûrs que l'avion livrera le produit et qu'il n'y aura pas de problèmes d'avion. En gros, la capacité est trop faible.

**Le sénateur Marshall:** Lorsque le Comité sénatorial sur les pêches tenait ses audiences, nous avons entendu le témoignage des représentants du transport d'Air Canada qui font un travail exceptionnel en vue de produire un transporteur qui soit capable de traiter le poisson, en tenant compte du type de conteneur qui doit être transporté et de la nécessité de la congélation. S'il y a suffisamment de poisson à transporter, y a-t-il une façon pour Air Atlantique d'imiter Air Canada? Si Air Canada ne veut pas conclure d'entente de tarifs partagés, elle pourrait au moins nous montrer comment transporter le poisson.

**M. Hodder:** Je ne crois pas, les volumes ne sont pas suffisants. Vous avez un très petit appareil.

**Le sénateur Marshall:** Le volume est insuffisant?

**M. Hodder:** Le volume est insuffisant pour ce qui est du poisson et je devrais souligner également que lorsque Air Canada a commencé à transporter du poisson en 1985, l'industrie était en phase de développement et c'était, à cette époque précise, une expérience. Aujourd'hui, je sais, comme je le mentionne dans le mémoire, que la compagnie Connors Brothers était intéressée à transporter ces produits vers ses propres marchés. Mais cela ne se serait pas fait tout à fait sur la même base que si l'on avait pu livrer des produits sur le marché américain de façon régulière, mais la compagnie ne croyait pas—et je leur en ai parlé, à M. Berinson, à l'Île-aux-Morts et à M. Ward à Saint-Jean du Nouveau-Brunswick, qui est le chef exécutif de la région—ils ne croient pas qu'ils peuvent faire appel à ce mode de transport. Selon eux, le volume est insuffisant ou ils ne peuvent avoir la fréquence ou les prix qu'ils veulent.

**Le sénateur Marshall:** Comment réagissent les gens que vous voyez chaque jour, en ce qui a trait aux inconvénients de devoir se contenter d'un appareil à hélices au lieu d'un avion à réaction?

**M. Hodder:** Pour ce qui est du transport des passagers?

**Le sénateur Marshall:** Oui.

**M. Hodder:** Je pense que leur opinion a été très bien exprimée ici, à cette réunion.

**Le sénateur Marshall:** Je veux savoir ce que les gens disent.

**M. Hodder:** Je viens d'avoir une conversation avec David Welton, qui est président de la *Newfoundland Mining & Resources* et voici ce qu'il m'a dit:

«Sans le service d'un avion à réaction, nous avons des problèmes».

Cela n'est pas aussi commode pour eux. Avant, ils pouvaient arriver en un rien de temps sur les lieux de travail et ils disent:

«Nous avons eu certains problèmes?».

C'est en général le type de commentaire que vous entendrez ici, bien que nous ayons des vols aller-retour passablement bons, si vous allez à Saint-Jean le matin et que vous revenez le soir... Je pense qu'Air Atlantique fournit un assez bon service passagers, mais ce sont les marchandises qui m'intéressent ici.

[Text]

good passenger service, but it is the freight that I have the most concerns about.

**Senator Marshall:** You wrote to Mr. Crosbie on the 23 of February.

**Mr. Hodder:** That was following a meeting which I had with him.

**Senator Marshall:** What was the response?

**Mr. Hodder:** I looked at the response the other day; the response was that he would be meeting with his colleague and he would bring the matters to his attention.

**Senator Marshall:** We all say that;

I will meet my colleague  
but that is as far as it went?

**Mr. Hodder:** Yes.

**Senator Marshall:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Do you want to pursue that, Senator?

**Senator Cochrane:** That was my comment. I was wondering if we could have a copy of Mr. Crosbie's response to your letter of the 23 of February, 1989?

**Mr. Hodder:** As I remember it, he thanked me for the letter and said that it was very informative, and that it was a good meeting and that he would be taking this up with his colleague.

**Senator Bonnell:** He never answered.

**Senator Cochrane:** I suppose as well, Mr. Hodder, we could say that if fish is shipped by the Dash 8 plane here, through Air Atlantic into Halifax, it would also have to undergo another resting period in Halifax before it would be sent on to the marketplace in other areas. Am I correct in saying that?

**Mr. Hodder:** Yes, you are correct, but as well, Air Atlantic doesn't seem, so I have been told, to be in the fish business. When you ship fish, you don't just ship it in volume, you ship it in certain types of packs under certain conditions. You have to realize the temperatures, and they are set up as a passenger carrying plane and they are set up, as well, to carry small amounts of cargo. With their small amounts of cargo, they don't fit in with what Lower Cove needs for parts and equipment or, I understand, Abitibi-Price or for the fish companies.

**The Chairman:** Senator Graham.

**Senator Graham:** Mr. Hodder was good enough to supply us with a copy of his letter to Mr. Crosbie, and I was interested in getting a copy of Mr. Crosbie's reply and somebody has already asked for that.

**Mr. Hodder:** I will make sure that you get it.

**The Chairman:** Senator Petten.

**Senator Petten:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hodder, you say in 1984, 2,500,000 pounds of ship were shipped via Stephenville Airport and then in 1989, we are literally down to nothing. How are the intervening years?

**Mr. Hodder:** In the intervening years, the shipments were less each year, but you must remember that 1985 was the area

[Traduction]

**Le sénateur Marshall:** Vous avez écrit à M. Crosbie le 23 février.

**M. Hodder:** À la suite d'une réunion que j'ai eue avec lui.

**Le sénateur Marshall:** Et quelle a été la réponse?

**M. Hodder:** J'ai lu la réponse l'autre jour; il me répond qu'il doit rencontrer son collègue et qu'il attirera son attention sur le sujet.

**Le sénateur Marshall:** Nous disons tous cela:

«Je vais en parler à mon collègue».  
C'est là toute la réponse?

**M. Hodder:** Oui.

**Le sénateur Marshall:** Merci, M. le président.

**Le président:** Voulez-vous continuer, sénateur?

**Le sénateur Cochrane:** C'est ce que je voulais souligner. Je me demandais si nous pouvions avoir une copie de la réponse de M. Crosbie à votre lettre du 23 février 1989?

**M. Hodder:** Si je me souviens bien, il me remercie pour ma lettre, me dit qu'elle est très éclairante et que nous avions eu une réunion intéressante et qu'il en parlerait à son collègue.

**Le sénateur Bonnell:** Il n'a jamais répondu.

**Le sénateur Cochrane:** Je suppose également, M. Hodder, que l'on pourrait dire que si le poisson était transporté par un avion Dash 8 ici, par Air Atlantique jusqu'à Halifax, il devrait attendre pendant un certain temps à Halifax avant d'être expédié vers les marchés d'autres régions. Est-ce exact?

**M. Hodder:** Oui c'est exact. Mais Air Atlantique ne semble pas s'occuper du transport du poisson, d'après ce que l'on m'a dit. Lorsque vous transportez du poisson, vous ne le transportez pas comme ça, en vrac, il faut le transporter dans certains types d'emballage et dans certaines conditions. Il faut maintenir certaines températures et ces avions sont conçus pour transporter des passagers ainsi que de petites quantités de marchandises. Avec la petite quantité de marchandises qu'elle transporte, la compagnie ne répond pas aux besoins de Lower Cove pour ce qui est des pièces et du matériel ni, si j'ai bien compris, à ceux d'Abitibi Price ou des compagnies de poisson.

**Le président:** Sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** M. Hodder a eu la bonté de nous fournir un exemplaire de la lettre de M. Crosbie. J'étais intéressé à obtenir une copie de la réponse de M. Crosbie et quelqu'un l'a déjà demandée.

**M. Hodder:** Je vais voir à ce que vous l'obteniez.

**Le président:** Sénateur Petten.

**Le sénateur Petten:** Merci, M. le président. M. Hodder, vous avez dit qu'en 1984, 2 500 livres de poisson ont été transportées à partir de l'aéroport de Stephenville et qu'en 1989, ce chiffre est pratiquement nul. Qu'en a-t-il été entre temps?

**M. Hodder:** Entre temps, les livraisons n'ont cessé de diminuer chaque année, mais il faut rappeler que l'année 1985 est

[Text]

that was referred to when Air Canada was promoting the shipment of fresh fish out of the area, and they were quite successful in this promotion. It seems that after that time, someone mentioned here yesterday, that they felt that it was a deliberate down-grading, and that after that time, that promotion did not take place in the same way as it did in 1985.

**Senator Petten:** Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hodder. Mr. MacIsaac from Abitibi-Price. How would you like to proceed, Mr. MacIsaac?

**Mr. MacIsaac:** I think the best way to start would be to introduce myself and I think I will read the brief, for the benefit of the people who haven't heard it, and then we can deal with whatever questions you may have.

**The Chairman:** Alright.

**Mr. MacIsaac:** Good morning. First of all, I would like to introduce myself. My name is Steve MacIsaac. I am the Divisional Controller at the Stephenville mill of Abitibi-Price. I have been asked by our Mill Manager to present this brief today, mainly because I have been the company's representative in this matter since the announcement of Air Canada's pullout back in the early part of this year.

A little bit of background, first on Abitibi-Price and the division.

An integrated Canadian forest products company, and one of the largest industrial companies in Canada, Abitibi-Price is one of the world's largest producers of both newsprint and uncoated groundwood papers, and a major converter and distributor of papers and other forest products. Headquartered in Toronto, the company employs over 16,000 people and operates 32 manufacturing facilities and over 100 sales and distribution centres serving customers around the world.

In 1979, Abitibi-Price purchased an idle linerboard mill located on Bay St. George, adjacent to the town of Stephenville, and undertook a \$115,000,000 project which transformed the mill into a state of the art facility for the manufacture of newsprint. The mill is considered one of the best in the world, and is renowned for its newsprint quality.

The Stephenville mill plays a major part in the regional economy of the Bay St. George area. The mill has an annual capacity of 175,000 tonnes of standard and specialty grades of newsprint. It is the largest employer in the area with 315 permanent employees and an annual payroll of over \$16,000,000. In addition to the production of newsprint, Abitibi-Price maintains warehousing and port facilities adjacent to the mill.

Air Canada's daily service to Stephenville is vital to maintaining the 24 hour operation of the mill. Timely transportation of both cargo and passengers from central Canada prevents down time, with a positive effect on the employment, the mill and in the community.

The company's records indicate that in 1988, payments totalling more than \$60,000 were made to Air Canada for

[Traduction]

l'année où Air Canada faisait la promotion du transport du poisson frais à partir de la région, promotion qui a connu beaucoup de succès. Il semble qu'après cette époque, comme l'a mentionné quelqu'un ici hier, la compagnie a jugé que le secteur périlait et que par la suite, la promotion ne s'est pas faite de la même façon qu'en 1985.

**Le sénateur Petten:** Merci beaucoup. Merci, M. le président.

**Le président:** Merci, M. Hodder. M. MacIsaac d'Abitibi-Price. Comment aimeriez-vous fonctionner, M. MacIsaac?

**M. MacIsaac:** Je pense que la meilleure façon de commencer est d'abord de me présenter puis de lire le mémoire pour ceux qui ne l'ont pas encore entendu et de passer ensuite aux questions.

**Le président:** D'accord.

**M. MacIsaac:** Bonjour, j'aimerais d'abord me présenter. Mon nom est Steve MacIsaac. Je suis le contrôleur divisionnaire de l'usine de l'Abitibi-Price à Stephenville. Le gestionnaire de l'usine m'a demandé de présenter ce mémoire ici aujourd'hui, en grande partie parce que j'étais le représentant de la compagnie pour cette question depuis l'annonce de l'abandon de son service par Air Canada au début de l'année.

Laissez-moi d'abord faire un bref historique de l'Abitibi-Price et de la division.

L'Abitibi-Price est une compagnie canadienne intégrée de produits forestiers et l'une des plus grosses compagnies industrielles du Canada ainsi que l'un des plus gros producteurs mondial de papier journal et de papiers de pâte mécanique non couchés, et un important transformateur et distributeur de papiers et d'autres produits forestiers. La compagnie a son siège social à Toronto. Elle emploie plus de 16 000 personnes et exploite 32 usines et possède plus de 100 points de vente et de distribution aux consommateurs dans le monde entier.

En 1979, Abitibi-Price achetait une usine de carton abandonnée située à baie Saint-George, près de la ville de Stephenville, et lançait un projet de 115 000 000 \$ pour transformer la vieille usine en une installation de pointe pour la fabrication de papier journal. L'usine est considérée comme l'une des meilleures du monde et est renommée pour la qualité de son papier journal.

L'usine de Stephenville joue un rôle important dans l'économie régionale de baie Saint-George. Avec une capacité annuelle de 175 000 tonnes de papier journal de qualité standard et de qualité spéciale, l'usine est le plus gros employeur de la région, avec ses 315 employés permanents et une masse salariale annuelle de plus de 16 000 000 \$. En plus de produire du papier journal, Abitibi-Price possède des entrepôts et des installations portuaires à proximité de l'usine.

Le service quotidien d'Air Canada à Stephenville est essentiel à l'exploitation de l'usine 24 heures sur 24. Le transport ponctuel des marchandises et des passagers depuis le centre du Canada prévient les ralentissements et a un effet positif sur l'emploi, l'usine et la collectivité.

Les dossiers de la compagnie indiquent qu'en 1988, des paiements totalisant plus de 60 000 \$ ont été effectués à Air

*[Text]*

48,000 pounds of material. The majority of this freight came via Air Canada same day service. Without this service, rush items have to be flown into St. John's, and then transported across the island by road. This method entails additional cost and time.

In 1988, the use of Air Canada's service avoided approximately 24 hours of down-time, preventing the loss of over \$300,000 in revenue. Further, Air Canada had handle machine width cargo, eight and a half meters, which other airlines serving the west coast cannot.

Air service to Stephenville that can only accommodate small weights and volumes is of limited use, in terms of our freight needs.

Air Canada's daily service to Stephenville is also important to three types of passengers; Abitibi-Price employees, customers, and suppliers and consultants. Abitibi-Price is a large centralized organization, with our corporate offices located in Toronto. The continuous flow of personnel is crucial to our communication process.

Also, the Stephenville mill draws upon the expertise of employees located all over North America.

The company's records indicate that the value of the use of Air Canada's services to and from Stephenville by Abitibi-Price employees in 1988 exceeded \$168,000.

Due to the international nature of our business, our customers come to Stephenville from all corners of the world on a regular basis. Without Air Canada's service, we are concerned that the plane hopping involved in getting to Stephenville will deter many of our customers from making the trip.

The Stephenville mill has over 500 suppliers, of which only 100 are located in Newfoundland. We have no way of quantifying the dollars they spend on airfare, but we can infer that it is a significant sum, given the many visits to our mill.

Access to outside consultants is also important to our operation, which is highly automated, utilizing the latest technology in process controls, papermaking mechanics and complex electrical systems. Because of the international nature of papermaking, experts come from various countries around the world, sometimes on an emergency basis. Without convenient access to Stephenville by these persons, we face the possibility of both down time and a reduction in our newsprint quality.

In conclusion, Air Canada's abandonment of service to Stephenville has had, and will continue to have, a negative effect on the operation of our mill. It will not force the closure of the mill, nor will it cause jobs to be lost, but it forces us to utilize less efficient, more costly methods of transporting material and causes inconvenience to our employees, our customers and sup-

*[Traduction]*

Canada pour 48 000 livres de matériel. La majorité de ces marchandises ont été transportées via le service de livraison le même jour d'Air Canada. Sans ce service, ces marchandises dont on a un besoin urgent doivent être envoyées par avion à Saint-Jean puis transportées par la route à travers l'île. Cette méthode entraîne des coûts supplémentaires et prend plus de temps.

En 1988, le service d'Air Canada nous permettait d'éviter environ 24 heures de périodes d'inactivité et donc d'éviter également une perte de plus de 300 000 \$ en revenus. En outre, Air Canada pouvait traiter des marchandises de la grosseur des machines, huit mètres et demie, ce que les autres compagnies aériennes desservant la côte ouest ne peuvent faire.

Un service aérien vers Stephenville qui ne peut que transporter des marchandises de faible poids et de faible volume est peu utile en ce qui nous concerne.

Le service quotidien d'Air Canada vers Stephenville est également important pour trois types de passagers: les employés d'Abitibi-Price, les clients et les fournisseurs et consultants. Abitibi-Price est une importante organisation centralisée et ses bureaux d'affaires sont situés à Toronto. L'échange continu de personnel est essentiel à notre processus de communication.

L'usine de Stephenville fait également appel à l'expertise d'employés qui travaillent dans toutes les parties de l'Amérique du Nord.

Les dossiers de la compagnie indiquent que la valeur de l'utilisation des services d'Air Canada vers et depuis Stephenville par les employés d'Abitibi-Price en 1988 dépassait 168 000 \$.

À cause de la nature internationale de notre entreprise, nos clients viennent régulièrement à Stephenville de toutes les parties du monde. Sans le service d'Air Canada, nous craignons que les problèmes de transport pour se rendre à Stephenville ne découragent beaucoup de nos clients de faire le voyage.

L'usine de Stephenville a plus de 500 fournisseurs, dont seulement une centaine sont de Terre-Neuve. Il n'y a aucune façon de quantifier en dollars ce que nous dépensons en tarifs aériens, mais on peut supposer qu'il s'agit d'une somme importante compte tenu des nombreuses visites que nous avons à l'usine.

L'accès aux experts-conseils de l'extérieur est également important pour notre entreprise, qui est fortement automatisée et qui fait appel à la technologie de pointe dans le contrôle de ses procédés et la mécanique de la fabrication du papier et à des systèmes électriques complexes. À cause de la nature internationale de la fabrication du papier, des experts viennent de divers pays du monde et parfois dans des situations urgentes. Si ces personnes ne peuvent se rendre facilement à Stephenville, nous pourrions devoir faire face à des interruptions dans la production et à une diminution de la qualité de notre papier journal.

Pour conclure, l'abandon par Air Canada de son service vers Stephenville a eu et continuera à avoir un impact négatif sur l'exploitation de notre usine. Nous ne serons pas forcés de fermer l'usine ni de couper des emplois, mais nous devons utiliser des méthodes moins efficaces et plus coûteuses pour transporter les matériaux et nos employés, nos clients et nos fournis-

[Text]

pliers and consultants. It is, therefore, the position of Abitibi-Price, that adequate replacement service must be provided to Stephenville. This service is crucial to the continuous operation of the mill and to the economic development of the Bay St. George area. Thank you.

**The Chairman:** Thank you. Go ahead, Jack.

**Senator Marshall:** Mr. MacIsaac, most of your brief is on the Record in the Senate since May 3, 1989. The only think I am concerned about is the fact that I might have created some fear, because I think at that time your brief said that there was doubt about the continuance of the mill, and I am putting that in the harshest words; it was done a little more diplomatically. I am glad to see that it won't cause the closure of the mill, but I can agree that it will cause other effects.

Can you give us an idea of the value of your air cargo shipments to and from the mainland?

**Mr. MacIsaac:** In terms of what, Senator, the stuff we ship to the mill or our product?

**Senator Marshall:** How much do you pay for air cargo, either shipping out or shipping in?

**Mr. MacIsaac:** The \$68,000 that we show there includes a few things. It includes, of course, actual cargo shipments into Stephenville, but it also includes using their same day service in terms of courier service for documents to Toronto and subsequently, we have had to use other more costly things. We also incur other costs by bringing stuff in via Air Atlantic and I don't have those numbers now. I can tell you, we use Air Atlantic in very, very small amounts and it has to do, of course, with the actual capacity they have per Dash 8. We ship items that weigh up to 3,000 or 4,000 pounds, one single item. We also bring in items that, as I mentioned, are 360 or eight and a half meters long, machine width; machine clothing, doctor blades, things of that nature. They physically cannot fit on a Dash 8. That is just the terms of the limitations of that craft.

**Senator Marshall:** How often would that type of 8.5 meter machine width cargo happen in the run of a year?

**Mr. MacIsaac:** In the run of a year, it might happen three or four times and I can tell you, we only use air service on an emergency basis. It is costly and if we don't have to, we don't. We transport our stuff from the mainland via road, but we use it only on an emergency basis, when it looks like some piece of equipment is in jeopardy in the mill, and one hour down means the loss of \$13,000 in revenue, just one hour. If we can avoid that, it means quite a bit to our bottom line and in the end, if we have to take down time, say, in lumps of a week, that will mean lay-offs to people in the mills. An hour here, an hour there doesn't mean lay-offs to people, it means less efficient operation, therefore higher costs. In the end, if a lot of that happens, and the Stephenville mill is a relatively high cost mill,

[Traduction]

seurs et consultants en souffriront. C'est pourquoi l'Abitibi-Price considère qu'un service de remplacement adéquat doit être fourni vers Stephenville. Ce service est essentiel à l'exploitation permanente de l'usine et au développement économique de la région de la baie Saint-George. Merci.

**Le président:** Merci. Continuez, Jack.

**Le sénateur Marshall:** M. MacIsaac, l'essentiel de votre exposé se trouve consigné dans les débats du Sénat depuis le 3 mai 1989. La seule chose qui me préoccupe, c'est le fait que j'ai pu susciter une certaine crainte, car je crois qu'à ce moment-là votre exposé indiquait que l'avenir de l'usine n'était pas assuré. Je dis cela sans façons, mais cela a été dit un peu plus habilement. Je suis heureux de voir que l'usine ne fermera pas, mais je suis bien d'accord qu'il y aura d'autres conséquences.

Pouvez-vous nous donner une idée de la valeur de vos expéditions par cargo aérien en provenance et à destination du continent?

**M. MacIsaac:** De quelles expéditions voulez-vous parler, sénateur? Ce que nous envoyons à l'usine ou nos produits?

**Le sénateur Marshall:** Combien payez-vous pour utiliser un cargo aérien, en provenance ou à destination du continent?

**M. MacIsaac:** Les 68 000 \$ qui figurent dans ce dossier comprennent plusieurs articles de dépenses: les expéditions par cargo aérien à destination de Stephenville, bien sûr, mais aussi l'utilisation du service de livraison le même jour pour les documents à destination de Toronto et, par la suite, il nous a fallu recourir à d'autres services plus coûteux. Nous engageons aussi d'autres frais en expédiant du matériel dans l'île par Air Atlantic, mais je n'ai pas les chiffres à portée de la main. Je puis vous dire que nous utilisons Air Atlantic à très petites doses, ce qui n'est pas sans rapport, bien sûr, avec la capacité réelle du Dash 8. Nous faisons venir des articles qui pèsent jusqu'à 3 000 ou 4 000 livres chacun. En outre, nous acheminons dans l'île des articles qui, comme je l'ai dit, ont 360 sur une largeur d'appareil de huit mètres et demi de longueur, des accessoires d'habillage, des râcles et d'autres articles semblables qui ne rentrent pas dans un Dash 8 à cause des restrictions imposées par cet appareil.

**Le sénateur Marshall:** Avec quelle fréquence vous servez-vous de ce type d'avion-cargo de 8,5 mètres de largeur pour vos expéditions, au cours d'une année?

**M. MacIsaac:** Au cours d'une année, il peut arriver trois ou quatre fois que nous fassions appel à cet avion et je peux vous dire que nous avons recours au transport aérien seulement en cas d'urgence. Ce service est coûteux et quand on peut s'en passer, on s'en passe volontiers. Nous transportons notre matériel du continent par voie routière, mais nous avons recours au transport aérien seulement en cas d'urgence, lorsque nous pensons que certaines pièces d'équipement de l'usine risquent de lâcher. Une heure d'arrêt entraîne des pertes de revenus de 13 000 \$, une heure seulement. Prévenir cet arrêt à des répercussions importantes sur notre situation financière et, au bout du compte, si nous sommes obligés de faire relâche dans la production pour quelques jours, disons, cela se traduira par des mises à pied de travailleurs. Une heure de relâche par-ci par-là

**[Text]**

so anything that adds to the bottom line of our cost of production is detrimental to the continuance of the mill, in the end.

I would just like to comment on the one thing you said, and we did read your brief to the rest of the Senators, earlier this year. It is true that Air Canada's pullout will not close this mill? This mill is, as I mentioned, renowned for the quality of its sheets around the world. However, there are things that are going to be facing this mill in the not to distant future and the main one, of course, is the wood supply crisis on the island and our need, possibly, to go to Labrador to secure wood supply. That means money and in the end, if all these things build up against the operation here, I am not going to guarantee it would close, because I don't know, but there are some economics in operating a mill like this and, in the end, this is just another thing that is a step backwards. That is where we were really coming from. I don't think anyone would expect the lack of air service into Stephenville to close the mill, but it certainly has hurt us and we don't need anything more to hurt us in this operation.

**Senator Marshall:** So the situation that existed on May 3, 1989, hasn't gotten better? It has deteriorated and the situation is the same now. Your experience, because of the close down of service, is not on the same footing? It is a deteriorated economic situation?

**Mr. MacIsaac:** Absolutely. When Abitibi-Price agreed to purchase this mill, there were certain transportation modes available. Two of them, as of today, are gone; our rail service and the jet service. I guess all I can say now, since the last flight of Air Canada, we are dealing with the reality of bringing stuff across the island and that means, at least, an additional 24 hour waiting period and an additional cost as well. The cost is not all that significant, but the time to get the stuff here is significant, and we are dealing with that frustration every day now and although, to this point, we have not experienced down time directly resulting from Air Canada's pullout, we are extremely vulnerable and our mill management agrees that it is only a matter of time before we do.

**Senator Marshall:** Just one more question, Mr. Chairman; could you give us an example of the inefficiency caused, or the time lost, by shipping to St. John's and back to Stephenville? Can you give us a couple of examples?

**Mr. MacIsaac:** The way that it works is if we identify a piece of machinery that is in trouble, and of course we have one large piece of machinery, a paper machine, we immediately, on an emergency basis, have our Purchasing Superintendent start to expedite the material we require. Now, if it is

**[Traduction]**

n'entraînera pas de mises à pied, mais la production sera moins efficace et les coûts seront par conséquent plus élevés. S'il se produit trop d'anicroches, leurs effets cumulatifs sur l'usine de Stephenville dont les coûts sont déjà relativement élevés alourdiront les coûts de production de l'usine et nuiront aux perspectives d'avenir de celle-ci, au bout du compte.

J'aimerais seulement commenter une chose que vous avez dite. Nous avons effectivement lu votre exposé aux autres sénateurs, il y a quelques mois. Est-il vrai que le retrait d'Air Canada n'aura pas pour effet de fermer l'usine? Celle-ci est, comme je l'ai dit, renommée pour la qualité de ses feuilles à travers le monde. Cependant, elle devra faire face à certaines difficultés, dans un proche avenir, la principale étant, bien sûr, la crise de l'approvisionnement en bois dans l'île et la possibilité d'aller chercher ce bois au Labrador. Cette solution suppose un investissement dans le transport. En fin de compte, si toutes les conditions deviennent défavorables à l'exploitation de l'usine, je ne peux pas affirmer que celle-ci va fermer ses portes, car je ne connais pas l'avenir, mais il y a des facteurs économiques à prendre en considération, dans l'exploitation d'une usine comme celle-ci et cette difficulté qui vient compliquer notre situation aura des effets retardateurs sur l'ensemble. Voilà la situation. Je pense bien que personne ne s'attend à ce que l'absence de transport aérien vers Stephenville ait pour effet de fermer l'usine, mais il est certain que le retrait d'Air Canada nous a touchés à vif et que nous n'avons pas besoin de ça maintenant.

**Le sénateur Marshall:** Si je comprends bien, la situation décrite le 3 mai 1989 ne s'est pas améliorée? Elle s'est détériorée et ça ne va pas mieux maintenant. Vous avez constaté que le retrait d'Air Canada vous a causé un préjudice? La situation économique s'est détériorée?

**M. MacIsaac:** Lorsque Abitibi-Price a acheté l'usine, certains modes de transport étaient disponibles. Actuellement, deux d'entre eux ne le sont plus: notre transport ferroviaire et le transport par avion à réaction. Tout ce que je puis dire maintenant, depuis le dernier vol d'Air Canada, c'est qu'il nous faut transporter notre matériel d'un bout à l'autre de l'île, ce qui suppose à tout le moins une période d'attente supplémentaire de 24 heures et des frais additionnels. Les frais en tant que tels ne sont pas si élevés, mais le temps d'attente pour se faire livrer le matériel à l'usine, lui, est important. Il nous faut composer avec cette frustration tous les jours, maintenant, et bien que, jusqu'à maintenant, nous n'ayons pas connu de temps mort directement causé par le retrait d'Air Canada, nous sommes extrêmement vulnérables et, de l'avis des cadres de l'usine, tôt ou tard un arrêt surviendra dans la production.

**Le sénateur Marshall:** Juste une autre question, monsieur le président. Pouvez-vous nous donner un exemple de l'inefficacité ou de la perte de temps causée par l'expédition à St. John's puis acheminement à Stephenville? Pouvez-vous nous donner quelques exemples?

**M. MacIsaac:** Ce qui se passe, c'est que nous constatons qu'une pièce de machine est en difficulté et nous avons bien sûr une machinerie importante, une machine à papier, nous communiquons d'urgence avec notre directeur des achats qui nous achemine sur le champ le matériel dont nous avons besoin. Or,

[Text]

something that can't come in on Air Atlantic, and generally it is something that can't come in via that aircraft, we ensure, of course, that whoever is shipping it to us from whatever point of origin in Canada, or from around the world, that it is a rush rate through to St. John's and St. John's has the Air Canada freighter that goes in there, so there are no limitations. At that point, we ensure with the people, our contacts in St. John's, that this is to immediately go on a designated exclusive carrier across the island. It doesn't work as simply as that, unfortunately, because things do get hung up and we do experience delays, but even on an exclusive carrier, you are talking approximately nine to ten hours across the island and generally, in our estimation and experience, it ends up being an additional 24 hours. In terms of what that does to us, if we go down, of course we don't let people go for that amount of time. We do our best to keep the machine running and if it does go down, we put everybody, all our manpower, to repair the machine the best we can in lieu of having the part on hand. All the costs of operating the mill for that amount of time are still there, they are absolutely there, and in terms of a cost per unit of production, of course it has the impact of increasing that.

**Senator Marshall:** If First Air were able to come in here, that would solve your problem?

**Mr. MacIsaac:** Yes, it would, and I will just give you our position on First Air. When they came into the mill to discuss the service that they were going to provide, we were very impressed with their entrepreneurial approach to service in Stephenville. They had the aircraft that was very flexible in terms of passenger and cargo, and we thought that it would certainly serve the needs of the mill and, of course, the community, who seemed to be very interested in the link to Goose Bay and of course, Abitibi being a good corporate sponsor, we certainly like to see anything that helps the economics of the Bay St. George area, where our 315 employees and their families live. We were very satisfied with First Air's plans and we gravely miss them today. We were certainly counting on them and we were deeply disappointed when they announced that they weren't coming in here.

**Senator Marshall:** You are a pretty big firm and a pretty responsible citizen of Canada. Your big shots, have they approached Air Canada about providing a joint agreement?

**Mr. MacIsaac:** Yes, we have written many letters. We have, of course, a thick file like anyone would have. I will quote a letter that we received recently, and I hope I pronounce his name right, from Jean-Jacques Bourgeault. He is the Vice-President of Passenger Sales and Service of Air Canada and recently our Mill Manager wrote to him, he was asking about the reasons why Air Canada would not enter into a joint fare

[Traduction]

si c'est quelque chose qui ne peut pas être acheminé par Air Atlantic, comme en général c'est le cas, nous nous assurons bien sûr que la personne qui nous envoie le matériel, d'où que ce soit au Canada ou dans le monde, le fait avec le maximum de diligence jusqu'à St. John's, car St. John's est desservi par le service de fret aérien d'Air Canada, alors il n'y a pas de problème. Ensuite, nous veillons à ce que notre contact à St. John's nous achemine le matériel immédiatement par un transporteur routier exclusif qui doit traverser l'Île. Malheureusement, tout ne se passe pas aussi facilement, car il y a effectivement des blocages et des retards. Cependant, même un envoi acheminé par transporteur exclusif peut mettre environ neuf à dix heures à traverser l'Île et, en général, on peut parler de 24 heures supplémentaires de retard en bout de ligne, d'après nos estimations et nos expériences passées. Évidemment, s'il y a arrêt forcé à l'usine à cause du matériel manquant, nous ne renvoyons pas les travailleurs chez eux pour un retard de 24 heures. Nous nous efforçons de tenir la machine en service et, s'il y a panne, nous affectons tout le personnel à la réparation de la machine et essayons tant bien que mal de poursuivre les activités d'exploitation malgré le matériel manquant. Il est certain que tous les frais d'exploitation de l'usine pendant ce laps de temps sont toujours là, ils sont indéniablement là et, bien sûr, il y a augmentation du coût par unité de production en raison de ces circonstances.

**Le sénateur Marshall:** Si First Air pouvait assurer la livraison chez vous, cela résoudrait votre problème?

**M. MacIsaac:** Oui, ça résoudrait notre problème et je vais ici vous donner notre position à l'égard de First Air. Lorsque les représentants sont venus à l'usine pour discuter du service qu'ils allaient nous fournir, nous avons été très impressionnés par leur approche, qui était une approche de gens d'affaires. Ils avaient un appareil qui était très polyvalent quant au nombre de passagers et au chargement et nous pensions que cet appareil allait certainement répondre aux besoins de l'usine et, bien sûr, aux besoins de la communauté qui semblait très intéressée à la liaison avec Goose Bay. Évidemment, comme Abitibi-Price est une société soucieuse de stimuler l'activité économique de la région, il va de soi que nous accueillons favorablement tout ce qui est susceptible de favoriser la prospérité économique de la région de St. George Bay où vivent nos 315 employés et leur famille. Nous étions très satisfaits des plans proposés par First Air et le service offert nous fait sérieusement défaut aujourd'hui. Nous comptions évidemment sur ce service et nous avons été très déçus d'apprendre que First Air n'allait pas assurer la liaison jusqu'ici.

**Le sénateur Marshall:** Votre compagnie a pas mal d'envergure et elle est perçue comme assez responsable au Canada. Vos cadres ont-ils proposé à Air Canada la conclusion d'une entente mixte?

**M. MacIsaac:** Oui, nous avons écrit de nombreuses lettres. Nous avons bien sûr constitué un dossier épais à cet égard, comme n'importe qui l'aurait fait à notre place. Je vais vous lire un extrait d'une lettre que nous avons reçue dernièrement et j'espère prononcer le nom de son auteur correctement, elle est de M. Jean-Jacques Bourgeault. Celui-ci est le vice-président des ventes et du service aux passagers d'Air Canada.

*[Text]*

agreement and I will quote one line he says in here. He goes through a whole bunch of things, but he says:

It is my understanding that the capacity now being provided by Air Atlantic is adequate for the passenger and cargo demands of the local community.

I would say that shows a great ignorance to both the geography of the west coast of Newfoundland and to the demands of this community, because certainly from Abitibi's point of view alone, it does not serve our needs, and that is quite obvious and you are going to hear testimony from a lot of people who are going to say that Air Atlantic does not service their needs and I would say, as a representative of Abitibi-Price, that this is typical of the sort of thing we dealt with with Air Canada, right from the very moment they announced their pullout in Corner Brook, 50 miles away from the community that is impacted the most. And yes, we have written. Our Vice-President of the Atlantic region has written to anybody and everybody who would receive the letter and listen to it, and all I can tell you is that we did get replies back, but basically, they were just at the position that Air Canada was at; it was not economical, and that was their decision, and that is what we are fighting here now.

**Senator Marshall:** Maybe they will repent now. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Stollery.

**Senator Stollery:** Thank you, Mr. Chairman. I was just curious; maybe I missed it, but why you bring your heavier equipment to St. John's and why you don't use Deer Lake.

**Mr. MacIsaac:** A number of reasons, I guess. It is our impression that the small jet that Air Nova is using has some cargo capacity . . .

**Senator Stollery:** So it is a smaller plane.

**Mr. MacIsaac:** . . . but that capacity is totally dependent on the number of passengers on the plane. Our experience, at the very beginning, when Air Canada pulled out, was that at times, we did try to use it, but the capacity was not there and we cannot afford to wait until capacity is available.

**Senator Stollery:** Right, thank you.

**Senator Cochrane:** Mr. Chairman?

**The Chairman:** Senator Cochrane.

**Senator Cochrane:** You say your operation started here in 1979. At that time, Air Canada was bringing in freighters and some times, I understand, that there were probably three freighters a week and the freighters were brought in on demand. When the demand was there, the freighters would

*[Traduction]*

Récemment, notre directeur d'usine lui a écrit pour lui demander les raisons pour lesquelles Air Canada ne voulait pas conclure une entente sur les tarifs passagers collectifs et je vais le citer. Il parle de différentes choses, puis il dit

«Je crois que le service actuellement offert par Air Atlantic correspond aux besoins reliés tant au transport des passagers qu'au transport du fret de la communauté locale».

Je répondrai qu'une telle réponse suppose une grande ignorance de la géographie de la côte ouest de Terre-Neuve et des besoins de cette communauté. Il est certain que, du seul point de vue de la compagnie Abitibi-Price, cette prise de position ne répond pas à nos besoins, ce qui est assez évident. Vous entendrez d'ailleurs les témoignages d'une foule de gens qui vous diront qu'Air Atlantic ne répond pas à leurs besoins. Je dirai, en tant que représentant de la compagnie Abitibi-Price, que la réponse d'Air Canada est typique du genre de rapport que nous avons avec Air Canada depuis le moment où cette société a annoncé son retrait de Corner Brook, agglomération située à 50 milles de la communauté qui est la plus touchée par la décision de la compagnie aérienne. Eh bien oui, nous avons écrit à cette compagnie. Notre vice-président pour la région de l'Atlantique a écrit à toutes les personnes qui allaient recevoir copie de la réponse d'Air Canada et se laisser influencer par elle et tout ce que je puis vous dire, c'est que nous avons reçu des réponses de ces gens. Fondamentalement, toutes ces réponses disent sensiblement la même chose que celle d'Air Canada: la proposition n'était pas économique. C'est la décision de la compagnie aérienne et c'est cette décision que nous combattons ici aujourd'hui.

**Le sénateur Marshall:** Peut-être ces gens oant-ils changé d'avis à l'heure actuelle. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Stollery.

**Le sénateur Stollery:** Merci, monsieur le président. Je suis juste curieux. Peut-être suis-je passé à côté, mais je n'ai pas compris pourquoi vous acheminez votre matériel lourd à St. John's plutôt qu'à Deer Lake.

**M. MacIsaac:** Pour un certain nombre de raisons, je suppose. Nous croyons que le petit avion à réaction utilisé par Air nova a une certaine capacité de chargement . . .

**Le sénateur Stollery:** Ainsi, c'est à cause des dimensions plus réduites de l'avion.

**M. MacIsaac:** . . . mais cette capacité ou cette place disponible est indirectement proportionnelle au nombre de passagers de l'avion. Nous l'avons expérimenté dès le début, au moment où Air Canada s'est retirée: nous avons parfois essayé d'utiliser cet avion, mais la place disponible ne nous le permettait pas et nous ne pouvons pas attendre d'avoir la place disponible.

**Le sénateur Stollery:** Bien, merci.

**Le sénateur Cochrane:** Monsieur le président?

**Le président:** Sénateur Cochrane.

**Le sénateur Cochrane:** Vous dites que vos activités ont commencé ici en 1979. À l'époque, Air Canada assurait la liaison par avions-cargos et parfois, à ce que j'ai cru comprendre, il y a probablement eu trois cargos aériens par semaine, qui assuraient le transport sur demande. Lorsque la demande était

**[Text]**

come in. Did you take advantage of those freighters, as well as the fishing industry, because I think the fishing industry really took advantage of those freighters. Did you, as well, take advantage?

**Mr. MacIsaac:** Senator, I have to answer that with some caution because, of course, I was not here in 1979. All I can do is reiterate that we use the air cargo service when we have to, in terms of the emergency nature of the mill. All I can say, at this point, is that I would have to say we did use it, especially for the very big items. I don't know when Air Canada put that freighter on. You say

on demand

I don't know quite what that means, but I would have to say yes, we did use it. Our Purchasing Superintendent tells us that we do miss it on some occasions, because even Air Canada's jet service, when it was here, did have some limitations, at times. We certainly could not utilize all of the capacity a freighter could bring into Stephenville, but all I can say again, is that I am sure we did use it, especially because of the heavy nature of some of the stuff we bring and the physical size of the stuff that we bring in; not just eight and a half meters long, but also the bulk of what we bring in. I have to answer that question cautiously, but I would say yes, we did.

**Senator Cochrane:**

On demand

would mean that if there was the marketing that was done in regards to the fishing industry out to the various plants, when the fishermen would make the management at Air Canada aware that there was enough fish to be sent out in bulk, then they would request a freighter from Air Canada to come in to ship out their fish and this, at times, there were three freighters coming in a week, and if the supply was necessary, more would come in.

**Mr. MacIsaac:** I see what you mean. I don't think it worked that way for Abitibi. What happens is that we order our parts and we have our supplier arrange with Air Canada in Toronto or Montreal to ship it, and we tell them it is an emergency shipment, a rush shipment, and they, Air Canada being they would arrange whatever they could into Stephenville. Whether that meant they had to bring their freighter on to accommodate it, or that they could put it on their DC-9 service, but no, we did not arrange specifically with them on demand, as you say.

**[Traduction]**

faite, les avions-cargos arrivaient. Avez-vous profité de ces cargos comme l'industrie de la pêche, car je crois que celle-ci en a réellement tiré parti? En avez-vous profité aussi?

**M. MacIsaac:** Sénateur, je ne suis pas très à l'aise pour vous répondre, car je n'étais pas là en 1979, évidemment. Tout ce que je peux faire, c'est répéter que nous utilisons le cargo aérien lorsque c'est nécessaire, c'est-à-dire dans les cas où il y a urgence à l'usine. À ce moment-ci, tout ce que je puis dire, c'est que nous l'avons effectivement utilisé surtout pour les très gros articles. Je ne sais pas quand Air Canada a instauré ce service. Vous dites qu'il était disponible

sur demande;

je ne sais pas au juste ce que vous entendez par là, mais je dois dire que oui, nous l'avons utilisé. Notre directeur des achats nous dit que nous n'avons pu y avoir recours en certaines occasions car, même lorsque le service de transport par avion à réaction d'Air Canada était disponible, il l'était sous certaines restrictions qui ne nous convenaient pas toujours. Il est certain que nous n'avons pas pu utiliser tout l'espace disponible dans les avions-cargos à destination de Stephenville, mais je le répète, je suis sûr que nous avons utilisé ce service surtout en raison de la lourdeur du matériel qu'il nous fallait parfois transporter et des dimensions de ce matériel; le problème n'était pas seulement un problème de longueur (huit mètres et demi) mais d'encombrement du matériel à transporter. Sans être affirmatif outre mesure, je dirais que oui, nous avons utilisé ce service.

**Le sénateur Cochrane:**

Sur demande

signifie que, une fois les démarches de commercialisation effectuées par l'industrie de la pêche auprès des divers établissements de transformation, lorsque les pêcheurs se tournaient vers la direction d'Air Canada pour lui signifier qu'il y avait suffisamment de poisson pour un transport en vrac, ils demandaient qu'un avion-cargo d'Air Canada vienne prendre livraison du poisson. Parfois, jusqu'à trois avions-cargos par semaine se présentaient et, au besoin, davantage.

**M. MacIsaac:** Je vois ce que vous voulez dire. Je ne pense pas qu'Abitibi-Price ait procédé de cette façon. Ce qui se passait, c'est que nous commandions notre matériel et demandions à notre fournisseur de prendre les dispositions nécessaires avec Air Canada à Toronto ou à Montréal pour acheminer ce matériel. Nous disions qu'il s'agissait d'un cas d'urgence. Air Canada s'arrangeait pour nous faire parvenir le matériel à Stephenville. Je ne sais pas si Air Canada a dû réserver ou non un cargo aérien pour acheminer le matériel ou s'il a chargé le matériel à bord d'un de ses DC-9. Je ne peux pas le dire. Non, nous ne prenions pas de dispositions précises avec Air Canada, ce n'était pas sur demande, comme vous dites.

[Text]

**Senator Cochrane:** This was arranged mainly through the fishing industry, so I was wondering if Abitibi-Price, as well, used it.

**Mr. MacIsaac:** I would have to say yes.

**Senator Cochrane:** Thank you.

**The Chairman:** Who owns Abitibi-Price?

**Mr. MacIsaac:** The Reichmans in Toronto own, I believe, in the neighborhood of the high 80% of the company.

**The Chairman:** Do you own or lease or share a private aircraft?

**Mr. MacIsaac:** We did lease a private aircraft, but because of tough times in the newsprint industry, we have given that up. It was a small passenger jet service for our top officials out of Toronto; a six passenger, I believe, something like that.

**Senator Marshall:** Mr. MacIsaac, have you approached government in any intense way to try to get some help? We just passed a *Lobbyist Bill*, why don't you try having a lobbyist in Ottawa?

**Mr. MacIsaac:** I don't think we have physically approached anybody about it. We certainly, as I said, went on what you would call a letter writing campaign, for whatever that is worth, but in terms of actual lobbying in the political process, I do not believe we have done that. Again, we took part in the community's efforts here, both financially and my own involvement in promoting the marketing approach here in Stephenville, and in the airport committee which, I might say, I think did a marvelous job in pulling together and getting First Air to come in here. Senator, to answer your question, I don't think we deliberately went out to lobby any politicians on this matter.

**Senator Marshall:** I think you should, and I would recommend to your Vice-President to go up and camp on somebody's door up there and tell them the importance of the Abitibi-Price mill to the economy of the area. That is the way it is done. You can come up and see me.

**Mr. MacIsaac:** Mr. Chairman, I would like to pass on one other item, and that is in regards to our customers. As I mention, we are international. We service Japan, Germany, England, various countries in South America, Australia, Italy and Spain. It is very important that we bring customers into Stephenville and I say that because newsprint is basically a commodity and although our quality is good, I am sure that price-conscious customers could get newsprint of less quality, but cheaper price. What we like to do here in Stephenville is create an identity for Stephenville. We like to bring our customers in, we like to show them the mill, we like to expose them to the people on the floor who make their product, and we like to show them a little bit of Newfoundland hospitality. We think

[Traduction]

**Le sénateur Cochrane:** Ces dispositions étaient surtout prises par l'intermédiaire de l'industrie de la pêche, alors je me demandais si Abitibi-Price en avait profité aussi.

**M. MacIsaac:** Je dois répondre que oui.

**Le sénateur Cochrane:** Merci.

**Le président:** Qui est propriétaire d'Abitibi-Price?

**M. MacIsaac:** Le groupe Reichmans de Toronto à raison, je pense, de 80 p. 100 des actions ou à peu près.

**Le président:** La compagnie possède-t-elle un avion? Loue-t-elle un avion ou en partage-t-elle l'utilisation avec d'autres?

**M. MacIsaac:** Nous louons effectivement un avion particulier, mais, suite aux difficultés qu'a connues l'industrie du papier journal, nous avons dû laisser tomber. C'était un petit avion à réaction pour passagers, destiné à nos cadres supérieurs à l'extérieur de Toronto, un avion de six passagers, je crois, ou quelque chose comme ça.

**Le sénateur Marshall:** M. MacIsaac, avez-vous essayé sérieusement d'avoir de l'aide? Nous venons d'adopter un projet de loi sur les lobbyistes. Pourquoi ne pas essayer d'avoir un représentant à Ottawa qui exercerait des pressions dans le sens de votre cause?

**M. MacIsaac:** Je ne pense pas que nous ayons approché personnellement qui que ce soit à ce sujet. Comme je l'ai dit, nous nous sommes engagés dans ce que vous appelleriez une campagne de sensibilisation par lettres, pour ce que cela peut nous rapporter. Quant à avoir réellement exercé des pressions sur l'appareil politique, je ne crois pas que nous l'ayons fait. Disons encore que nous avons investi dans les activités collectives ici, tant sur le plan du financement que sur le plan de l'engagement personnel pour promouvoir l'approche par la commercialisation ici, à Stephenville, et dans les travaux du comité de planification du transport aérien qui, je peux le dire, a fait un merveilleux travail d'organisation pour amener First Air chez nous. Pour répondre à votre question, sénateur, je ne pense pas que nous ayons délibérément exercé des pressions sur les hommes politiques à ce sujet.

**Le sénateur Marshall:** Je pense que vous devriez et je recommanderais à votre vice-président de venir à Ottawa et de camper à la porte de quelqu'un là-bas pour lui dire l'importance de l'usine d'Abitibi-Price dans l'économie de la région. C'est la façon de procéder. Vous pouvez venir me voir à Ottawa.

**M. MacIsaac:** Monsieur le président, j'aimerais aborder une autre question. C'est une question qui concerne notre clientèle. Comme je l'ai dit, nous avons une clientèle internationale. Nous vendons nos produits au Japon, à l'Allemagne, à l'Angleterre, à divers pays d'Amérique du Sud, à l'Australie, à l'Italie et à l'Espagne. Il est très important que nous amenions des clients à Stephenville même et je dirais que, comme le papier journal est un produit de base, bien que notre qualité soit bonne, je suis sûr que des clients sensibles aux prix pourraient se procurer du papier journal de qualité inférieure mais à moindre prix. Ce que nous aimerions faire, à Stephenville, c'est créer une image de marque pour nos produits. Nous aimerions amener nos clients chez nous, leur montrer l'usine, leur faire

**[Text]**

that is important, and that builds an intimate customer relationship and we think that is important. I would like to read to you a letter from our President of the International Sales Division, David Loretto. He says:

I was disappointed to hear of Air Canada's decision to withdraw from jet service to Stephenville and feel this could well have more serious repercussions, other than the added inconvenience. As you know, 90% of our mill's tonnage goes to the international markets and the customers frequently visit the mills as part of our sales pitch. If we make this too difficult, we will undoubtedly lose some of these visits which will, in turn, jeopardize the sale. As such, down time could result.

In addition, I was planning our annual international conference to again be in Stephenville, but this was also upon the premise of easy communications. If we are going to waste too much time getting in and out, then I will probably opt to go somewhere more convenient.

That international sales meeting he refers to was supposed to be held here in Stephenville in September, and I think Senator Marshall brought this up in his brief to you; that it was indeed cancelled. It was 50 plus people to come in here for a two day conference, but it was deemed too inconvenient to bring 50 people, split them up on aircraft, and bring them in here for two days. It was subsequently held in New York and I think that is very unfortunate. It is unfortunate for Abitibi and for Stephenville, that these people didn't come in and get close to the product, if you will, and it is unfortunate for the economics of this area, that they would lose a two day conference with 50 plus people.

He also reiterates about the customer impact, and I think that is one of the most important things that I can say about this withdrawal of service, and it is very hard to quantify, but in the end, if we lose any business whatsoever and it causes down time for the mill, everybody in this community will suffer, and that will be unfortunate indeed.

**The Chairman:** What did you personally do for 54 potential customers? Tell me to what lengths you personally went to arrange for that visit? Tell me what it would have cost you if you wanted to do it on your own?

**Mr. MacIsaac:** First of all, it was not customers to come in here; it was sales and senior members of Abitibi-Price. It was not customers to come in for the international sales meeting, it was Abitibi-Price employees.

**[Traduction]**

rencontrer nos ouvriers à l'œuvre et leur montrer un peu de l'hospitalité de l'île. Nous pensons qu'il est important d'établir des relations personnelles avec nos clients. J'aimerais à ce sujet vous lire une lettre de notre président de la Division internationale des ventes, M. David Loretto. Je vous le cite:

J'ai été déçu d'apprendre la décision d'Air Canada d'abandonner son service de transport par avion à réaction à destination de Stephenville et j'estime que cette décision pourrait fort bien avoir des répercussions plus graves qu'on ne le pense, outre les inconvénients supplémentaires qu'elle entraîne. Comme vous le savez, 90 p. 100 de notre production sont destinés aux marchés internationaux; les clients visitent souvent nos installations, car cela fait partie de notre battage publicitaire. Si nous rendons les choses trop difficiles, il est certain que des clients renonceront à nous rendre visite et nous perdrons certainement leur clientèle, ce qui aura pour effet de compromettre les ventes. Des temps morts dans la production pourraient en résulter.

En outre, je comptais tenir à nouveau notre conférence internationale annuelle à Stephenville, mais c'était aussi en pensant que les communications seraient faciles. Si nous devons perdre trop de temps pour nous rendre à l'usine et en revenir, je devrai probablement opter pour une autre ville hôte mieux située.

Cette réunion internationale sur les ventes dont parle M. Loretto devait avoir lieu ici, à Stephenville, en septembre et je pense que le sénateur Marshall a souligné ce fait dans l'exposé qu'il vous a présenté: la réunion n'a pas eu lieu à Stephenville. Plus de 50 personnes devaient venir ici pour une conférence de deux jours, mais les organisateurs ont jugé trop peu pratique d'amener jusqu'ici 50 personnes, de les diviser par groupes pour le transport par avion. La conférence a eu lieu à New York. Je pense qu'il est très malheureux pour Abitibi-Price et pour Stephenville que ces gens ne soient pas venus et n'aient pas pu se faire une idée de nos produits sur place, si vous voulez. Je pense qu'il est malheureux pour l'économie de cette région que nous ayons raté cette occasion d'accueillir plus de 50 personnes à l'occasion de la conférence.

Le sénateur Marshall parle à nouveau des répercussions sur les clients et je pense que c'est l'un des principaux points que je peux souligner concernant le retrait d'Air Canada. Il est très difficile de quantifier les répercussions, mais, au bout du compte, si nous perdons des ventes et qu'il y a des temps morts dans la production de l'usine, toute la communauté en souffrira et ce serait vraiment bien triste.

**Le président:** Qu'avez-vous fait personnellement pour ces 54 clients possibles? Dites-moi jusqu'où vous êtes allé personnellement pour rendre cette visite possible. Dites-moi ce qu'il vous en aurait coûté si vous aviez voulu faire les choses par vous-même.

**M. MacIsaac:** Tout d'abord, ce ne sont pas les clients qui seraient venus ici pour assister à la réunion internationale sur les ventes, mais les représentants du service des ventes et les cadres supérieurs d'Abitibi-Price, soit les employés de la compagnie.

[Text]

**The Chairman:** You said you were pitching somebody.

**Mr. MacIsaac:** No, that was another part of the letter. He was referring to two different things. He was referring to one; the impact of bringing customers in and two; as an aside, he was talking about the international sales meeting for Abitibi-Price employees. So it was two different things that he was covering in that letter, trying to indicate his opinion or his view of what the impact of the withdrawal of the service would mean to us. To answer your question about Abitibi-Price employees, of course, that was all handled out of New York.

When I say

50 plus people

that is 50 plus, and wives. First of all, we have certain policies in place, that we don't allow more than a certain number of people per airplane, for various reasons. Jet service is convenient; there is no plane hopping involved. Most of the people who come in from the UK and New York would come in through Toronto and that would, of course, remain the same, but they thought that because it is two days, you would need at least another two days, if you were going to split up the number of people that had to come in over a Dash 8 service, that it would not be economical to do so. That is where that came from, and that was their decision in New York to do so. It wasn't ours, and we desperately wanted it here. We enjoy hosting those things; it brings all the top level people from Abitibi-Price into our mill and we get to show off a little bit of our state of the art mill, and we were very disappointed that it didn't happen, but it was not our decision.

We did, however, try to get the decision reversed, or it wasn't made at the time that First Air announced that they were coming in and, of course, we sent off the schedule right away of all the various flights and I am sure if First Air had been here, that would have solved our problem in some way, just because of the greater capacity of the passenger service they had.

Because that wasn't available, the decision was made, by our international group in New York, to hold the thing in New York.

**The Chairman:** Thank you, Mr. MacIsaac.

**Mr. MacIsaac:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Kevin Aylward. How would you like to proceed?

**Mr. Kevin Aylward, MHA for Stephenville:** I will go through my brief; it is not very long. It will summarize the position that I have been working on and that we have been working on as a group here, both locally and provincially, and I will then give a few comments in summary as to where things

[Traduction]

**Le président:** Vous disiez que vous aviez un battage publicitaire.

**M. MacIsaac:** Non, vous faites allusion à une autre partie de la lettre. Son auteur, M. Loretto, parlait de deux choses différentes. Il a tout d'abord parlé de l'impact créé par le fait d'amener les clients sur place, puis, comme à-côté, de la réunion internationale sur les ventes à l'intention des employés d'Abitibi-Price. Il parlait donc de deux choses différentes, dans sa lettre, essayant de préciser son opinion sur ce qu'allait être l'impact sur nous du retrait d'Air Canada. Pour répondre à votre question sur les employés d'Abitibi-Price, le problème a bien sûr été réglé de New York.

Lorsque je dis

50 personnes et plus,

je veux dire plus de 50 personnes et les conjoints. Tout d'abord, nous avons certaines politiques en vigueur: notamment, nous n'autorisons pas le transport de plus d'un certain nombre de personnes par avion, pour diverses raisons. Le service par avion à réaction est pratique: il n'y a pas de calculs à faire pour les places d'avion. La plupart des gens qui viennent du Royaume-Uni et de New York viennent par Toronto, ce qui, bien sûr ne changerait pas. Cependant, la direction a pensé que, parce qu'il faut compter deux jours, il faudrait deux autres jours au moins pour répartir en groupes les visiteurs qui doivent venir par Dash 8 et qu'il ne serait pas économique de procéder ainsi. Voilà toute l'histoire. La décision a été prise par les gens de New York. Ce n'est pas notre décision, car nous avons terriblement envie que la réunion ait lieu ici, à Stephenville. Nous aimons accueillir les participants à de tels événements, car ceux-ci attirent tous les cadres de la compagnie Abitibi-Price, à qui nous sommes amenés à montrer un peu de nos installations de pointe. Nous avons été très déçus de la tournure des événements. Cette décision n'était pas notre décision.

Cependant, nous avons bien essayé de faire renverser la décision, c'est-à-dire que la décision n'était pas prise au moment où First Air a annoncé qu'elle assurait la liaison. Bien sûr, nous avons acheminé l'horaire de vols tout de suite et je suis sûr que si First Air avait effectivement assuré la liaison, notre problème aurait été résolu d'une façon ou d'une autre, seulement à cause de la capacité supérieure de son service de transport passagers.

Comme le service dont nous aurions eu besoin n'était pas disponible, la décision a été prise par notre groupe international à New York de tenir la réunion à New York.

**Le président:** Merci, monsieur MacIsaac.

**M. MacIsaac:** Merci.

**Le président:** Monsieur Kevin Aylward. Comment aimeriez-vous procéder?

**M. Kevin Aylward, MHA pour Stephenville:** Je vais vous faire mon exposé qui n'est pas très long. Il résumera la position qui est la mienne et aussi celle du groupe, ici, à l'échelle locale et provinciale, puis je ferai quelques commentaires brefs sur l'état de la situation à ce jour pour enfin inviter ceux qui ont des questions à poser à les poser.

[Text]

have come thus far, and then I would invite questions from your group.

I would like to welcome you here, Mr. Chairman, and all Senators and staff to the west coast and to Stephenville. Your efforts have been excellent thus far, and your hours have been long and the people of this area appreciate that. They appreciate getting a Hearing and appreciate being able to present their views to you to discuss this very important issue.

I am here to speak to you today because I am deeply concerned about a process. I am especially concerned about rural Canada and how, under present circumstances, the people, businesses and economies of rural Canadian communities can be denied protection and equal rights more easily available to businesses of greater wealth and communities with greater resources.

I want, first of all, to express, on behalf of all my constituents, my sincere thanks to the Senate Committee on Transport and Communications, for alone responding to the cry of south-western Newfoundland for help.

For the Record, I would like to remind you that the 63,000 people of Stephenville Airport catchment area represents 15% of the entire population of the island portion of the province.

All of my comments this morning are based on first-hand experience. I was here on the morning of February 1, 1989. I was one of the small group of Stephenville residents and community leaders who followed Air Canada officials to Corner Brook, where their press conference was held. I have been part of the ad hoc and excellent committee which has been formed to deal with the fall-out.

What happened to us on that morning bore an uncanny resemblance to a military exercise. How ironic it is that Air Canada has just launched a new television advertising campaign which encourages us to

Think Red.

On the evening of January 31, while the people of the communities of Stephenville, Gander, Sydney and Sept-Isles were sleeping peacefully, Air Canada mobilized its forces. On the morning of February 1, at a given signal, the forces moved throughout the communities, announcing decisions that, in Stephenville's case, would leave its economy crippled, and effectively remove it further from the mainstream, and increasing the feeling of isolation.

Air Canada's advertising campaign reminds us to

See Red—See Air Canada Red.

Air Canada's actions were to say the least unprofessional and uncaring towards a region of Canada which had supported the airline for 42 years. The direct link jet service to central Canada had been important to economic development efforts,

[Traduction]

J'aimerais, monsieur le président, mesieurs les sénateurs et toutes les personnes ici présentes, vous souhaiter la bienvenue sur la côte ouest et à Stephenville. Vous avez fait un très bon travail jusqu'à maintenant, vos journées sont longues, mais les gens de la région apprécient ce que vous faites. Ils sont heureux de la tenue de ces audiences et de pouvoir vous exprimer leur opinion sur cette question très importante.

Je suis venu vous parler aujourd'hui parce qu'il y a quelque chose qui me préoccupe beaucoup. Je suis tout spécialement préoccupé par les régions rurales canadiennes et par le fait que, dans les conditions actuelles, les gens, les entreprises et la vie économique des communautés rurales canadiennes peuvent se voir refuser la protection et la reconnaissance de droits égaux qui sont plus facilement accessibles aux entreprises florissantes et aux communautés dont les ressources sont plus importantes.

Je désire tout d'abord exprimer, au nom de toutes les personnes que je représente, ma sincère gratitude au Comité du Sénat sur les transports et les communications pour avoir répondu à l'appel à l'aide lancé par les Terre-Neuviens du sud-ouest. La réponse du Comité a été la seule réponse que nous ayons eue.

J'aimerais vous rappeler, pour que cela soit consigné, que les 63 000 personnes qui vivent dans la zone d'attraction de l'aéroport de Stephenville représentent 15 p. 100 de l'ensemble de la population de la partie insulaire de la province.

Tout ce que je dirai ce matin se fonde sur mon expérience personnelle. J'étais ici en ce matin du 1<sup>er</sup> février 1989. Je faisais partie du petit groupe des habitants et des dirigeants de la communauté de Stephenville qui a suivi les responsables d'Air Canada à Corner Brook où a eu lieu la conférence de presse de la compagnie aérienne. Je faisais partie du comité spécial, excellent d'ailleurs, formé pour prendre les dispositions relatives au retrait d'Air Canada.

Ce qui s'est passé ce matin-là ressemble étrangement à un exercice militaire. Quelle ironie il y a dans le fait qu'Air Canada vient de lancer une nouvelle campagne de publicité télévisée sur le thème de

"Think Red".

Dans la nuit du 31 janvier, au moment où les habitants de Stephenville, Gander, Sydney et Sept-Iles dormaient paisiblement, Air Canada mobilisait ses forces. Le matin du 1<sup>er</sup> février, au signal donné, ces forces circulaient dans les communautés, annonçant des décisions qui allaient laisser l'économie de Stephenville désemparée, écarter un peu plus cette communauté des grands centres, accroissant ainsi son sentiment d'isolement.

La campagne publicitaire de langue anglaise d'Air Canada nous rappelle de

See Red—See Air Canada Red

Les actions d'Air Canada faisaient preuve, au bas mot, d'un manque de professionnalisme et d'un désintéressement flagrant pour une région du Canada qui avait supporté la compagnie aérienne pendant 42 ans. La liaison aérienne directe avec le

## [Text]

as it attracted business interests. The cargo capacity was important to businesses, and that is now causing major disruptions of business, as you are very aware during the past two days.

It is extremely distressing to see a national airline like Air Canada now going all out to sabotage a rural economy. They have refused to provide a service to the southwest coast and now refuse to enter a joint fare arrangement with First Air, which would see the replacement link established and economic benefits to the region.

Meetings have been held with Air Canada officials with the hope of working out an agreement, but the company has been uncooperative and provided explanations which are not substantiated.

What we see now is Air Canada and Air Nova deciding not to serve the southwest coast and blocking an attempt by another airline to serve the area and help bring stability to the region. The question I have asked myself, and many others have asked themselves, is what have we done wrong? In looking at this particular situation, I say to your Committee and to your numerous Senators, that the southwest coast has attempted to attract business to the airport and throughout the region, and has been forthright in their dealings. We have not bad-mouthed a national airline like Air Nova or Air Canada and we were hoping that they would understand the needs of the region. Obviously, thus far, they have not.

The circumstances of Air Canada's withdrawal has been outlined and provides background for understanding the problems the Stephenville region faces at this time. The National Transportation Agency, established as part of the *National Transportation Act* of 1987, has not responded to the concerns of the residents in southwest Newfoundland, and has actually ignored repeated calls for a public Hearing into the effects of the withdrawal of service.

Section 3(D) of the *National Transportation Act* states:

Transportation is recognized as a key to regional economic development and commercial viability of transportation links is balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region be recognized.

This is what we are going on, and I wish you would explain it better. I think that was one of the problems that the NTA had.

This section outlines the importance of transportation to economic development growth, yet thus far, the NTA has not responded to our concerns. The island portion of the province of Newfoundland and Labrador is an extremely large area, with its population spread out, thus requiring a diversified transportation system.

The railway no longer exists as a mode of transportation and we cannot drive by road to mainland Canada, thus we are left

## [Traduction]

centre du Canada avait été importante pour le développement économique, étant donné qu'elle attirait des intérêts commerciaux. La capacité de fret était importante pour les entreprises, et elle cause maintenant d'importantes perturbations pour le commerce, comme vous le savez très bien depuis les deux derniers jours.

Il est vraiment fâcheux de voir une compagnie nationale comme Air Canada tout faire pour saboter une économie rurale. Elle a refusé d'offrir un service à la côte du sud-ouest et refuse maintenant d'en venir à un accord tarifaire avec First Air qui verrait l'établissement d'un service de remplacement et assurerait des avantages économiques à la région.

Des rencontres ont eu lieu avec les représentants d'Air Canada dans l'espoir d'en arriver à un accord, mais la compagnie n'a pas coopéré et a donné des explications sans fondement.

Air Canada et Air Nova ont décidé de ne pas desservir la côte du sud-ouest et de bloquer une autre compagnie aérienne dans ses efforts pour desservir cette région et y apporter la stabilité économique. J'en viens donc à me demander, comme bien d'autres: «Qu'avons-nous fait de mal?» Lorsque j'étudie cette situation particulière, je dis à votre comité et à vos nombreux sénateurs que la côte du sud-ouest a cherché à attirer les entreprises aux alentours de l'aéroport et dans toute la région, et qu'elle a été franche dans ses démarches. Nous n'avons pas calomnié une compagnie aérienne nationale comme Air Nova ou Air Canada, et nous espérons que ces compagnies comprendront les besoins de notre région. Ce n'est malheureusement pas le cas jusqu'à présent.

Les circonstances du retrait d'Air Canada ont été décrites et expliquent les problèmes auxquels est exposée la région de Stephenville à l'heure actuelle. L'office national des transports du Canada, établi dans le cadre de la *Loi nationale sur les transports* de 1987 n'a pas donné suite aux préoccupations des habitants du sud-ouest de Terre-Neuve et a en réalité ignoré les demandes répétées d'une audience publique sur les effets du retrait du service aérien.

Le paragraphe 3(D) de la *Loi nationale sur les transports* stipule:

Les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région.

C'est la situation dans laquelle nous sommes actuellement, et j'aimerais que vous nous donniez de meilleures explications. Je crois que c'est l'un des problèmes auxquels était confronté l'Office.

Cet article souligne l'importance des transports pour la croissance économique, et pourtant l'Office n'a pas répondu à nos attentes. La partie insulaire de la province de Terre-Neuve et du Labrador couvre une très grande superficie sur laquelle sa population est dispersée, c'est pourquoi elle a besoin d'un réseau de transport diversifié.

Le chemin de fer n'existe plus comme moyen de transport et nous ne pouvons pas prendre notre auto pour nous rendre dans

## [Text]

with two options; by sea or by air. Our airports are required for this province to survive, and they are main planks in the development potential and development plan.

Air service is of vital importance to our struggling resource-based economy and must be enhanced, not downgraded. The National Transportation Agency is not fulfilling its mandate and should be reviewed and amendments put forward. A vision of Canada running east to west is fading, unless the NTA decides to act and carry out its mandate.

The deregulation of the transportation industry has had positive and negative effects, depending on in which region of Canada you live. Pertaining to the airline industry and services to rural Canada, I believe that there is a negative overall effect. Airlines can come and go as they please without any obligation to the region and its needs for development. Freedom to Move allows free flow of airlines to enter and exit and in places such as southern Ontario, it is probably working well, as the population is large enough and thus, enough flights will be offered.

Other regions, such as Newfoundland, are left to the discretion of the airlines as to what flights and type of aircraft they want to make available. Understanding that economic development efforts depend on the discretion of the airlines, it makes it extremely difficult to plan and attract business activity. There should be protection and minimum levels of service established for rural regions, so that economic and social development can proceed in a balanced manner, with confidence. Stephenville and the southwest coast of Newfoundland and Labrador will survive and compete, but the cards must be dealt fairly in order for us to be in the game.

Thus far, you have heard much representation concerning the importance of the airport to the economy and businesses, and also, information has been put forward regarding the National Transportation Agency and the treatment by Air Canada to people of this area.

As is evident, there is a great deal of concern being expressed. The representations which have been made have been organized by the Stephenville Airport Committee and the Stephenville Transportation Commission, along with the Town of Stephenville and the Chamber of Commerce. The Airport Committee has worked diligently to attempt to persuade Air Canada to reverse its decision, and they worked also to attract other airlines and to market the airport to all potential users. The provincial government has commissioned consultants to look at the potential market for the Stephenville Airport so that this excellent facility, which is being underutilized, will be able to reach its potential. The study is also an evaluation of the economic impact of the airport to the southwestern coast of Newfoundland. Since the decision by Air Canada to withdraw service, there have been positive actions taken by the commu-

## [Traduction]

la partie continentale du Canada, il nous reste donc deux solutions: la voie des mers ou la voie des airs. Pour survivre, la province a besoin de ses aéroports qui sont les principales planches de salut du potentiel et des projets de développement.

Le service aérien est d'une importance primordiale pour notre économie qui repose sur la vente des matières premières et doit être amélioré et non dégradé. L'Office national des transports du Canada ne remplit pas son mandat, il devrait y avoir enquête et des modifications devraient être apportées. La vision du Canada d'est en ouest s'estompe petit à petit à moins que l'Office ne décide d'agir et de remplir son mandat.

La déréglementation de l'industrie des transports a eu des effets positifs et négatifs, selon la région du Canada dans laquelle vous vivez. En ce qui a trait à l'industrie et aux services aériens dans les régions rurales du Canada, je crois qu'en général les effets ont été négatifs. Les compagnies aériennes peuvent venir et partir à leur guise sans obligation aucune pour la région et ses besoins de développement. La liberté de mouvement permet aux compagnies aériennes d'entrer ou de sortir d'une région, et à des endroits comme le sud de l'Ontario, cela donne probablement de bons résultats et puisqu'il y a une grande population on offre suffisamment de vols.

Les autres régions, comme Terre-Neuve, sont laissées à la discrétion des compagnies aériennes en ce qui a trait au nombre de vols et au type d'aéronefs utilisés. Étant donné que les efforts en matière de développement économique dépendent de la discrétion des compagnies aériennes, il est extrêmement difficile de planifier les activités commerciales et d'attirer les entreprises. On devrait nous offrir une certaine protection et garantir un service minimum dans les régions rurales de façon à procéder en confiance au développement économique et social équilibré. Stephenville et la côte du sud-ouest de Terre-Neuve et le Labrador survivront et seront compétitifs, mais les cartes doivent être réparties de façon juste si nous voulons être de la partie.

Jusqu'à présent, vous avez reçu de nombreuses représentations concernant l'importance de l'aéroport pour l'économie et les affaires, et également de l'information en ce qui a trait à l'Office national des transports du Canada et le traitement infligé par Air Canada aux habitants de cette région.

Comme il appert, toute cette affaire soulève un tollé de protestations. Les représentations qui ont été faites ont été organisées par le Stephenville Airport Committee et la Stephenville Transportation Commission, ainsi que la ville de Stephenville et la Chambre de commerce. Le comité de l'aéroport a fait diligence pour essayer de persuader Air Canada de renverser sa décision, ainsi que d'attirer d'autres compagnies aériennes et de vanter les mérites de l'aéroport pour tous les utilisateurs possibles. Le gouvernement provincial a demandé à des firmes d'experts-conseils d'étudier le marché potentiel de l'aéroport de Stephenville afin que ces excellentes installations qui sont actuellement sous-utilisées réalisent leur plein potentiel. L'étude consiste également en une évaluation de l'impact économique de l'aéroport sur la côte du sud-ouest de Terre-Neuve. Depuis qu'Air Canada a pris la décision de retirer son service, la collectivité et la province ont pris des mesures positi-

*[Text]*

nity and the province to try and resolve the problems Stephenville Airport has faced.

In order for the positive actions to be successful, there must be a reasonable response from Transport Canada, the Federal Government, and the airlines involved. Another action which has been taken, is to request a new designation for the airport, which would help in our marketing efforts and would see technical and refuelling stops for certain international jet traffic. Such a designation would help Stephenville Airport achieve its potential and see increased use of this excellent facility.

The airport has an industrial land base next to it, and also an excellent sea port by its side, which makes it, again, attractive to business users.

A number of airport-related businesses are being approached to see if they would be interested in using the facility, and we hope to see successes in this area shortly. Stephenville and Bay St. George will grow as the airport grows, therefore, it is imperative that all efforts continue to develop the facility and improve the transportation system.

These are a list of positive moves which have been made, but they must be in co-operation with the airlines.

The Stephenville Airport is capable of much more, given the opportunity and provided the resources. The people who depend on Stephenville realize that we must continue to be aggressive and unrelenting in our pursuit for increased activity.

In summary, the Senate Committee on Transport and Communications has provided our area with an opportunity to express our views about the importance of Stephenville Airport and an effective transportation system. It has also provided us with the opportunity to express our dismay at the way that Air Canada has treated this region during the past few months. The major benefit of your presence here these two days is to highlight the Stephenville Airport facility and its importance to the region, and also to see the impact of a deregulated environment in rural areas of Canada.

The Senate Committee's findings, I hope, will help show the importance of transportation to the economic development of this province and indeed, Canada, and also, that there must be a minimum level of service to regions, so that they can have the opportunity to better themselves and increase economic opportunities.

It is also extremely important, for national unity and identity, that our transportation system be effective in allowing Canadians to travel from one region to the other in an economical and efficient manner.

With regard to the terms of reference outlined as the focus for the Hearings, the following can be concluded:

One, the role of transportation is extremely important to the economic development of depressed regions, and especially so

*[Traduction]*

ves afin d'essayer de résoudre les problèmes qui se posent à l'aéroport de Stephenville.

Pour que ces mesures positives soient couronnées de succès, il faut qu'il y ait une réponse raisonnable de la part de Transports Canada, le gouvernement fédéral ainsi que des compagnies aériennes concernées. Une autre mesure qui a été prise consistait à exiger une nouvelle désignation pour l'aéroport qui nous aiderait dans nos efforts de commercialisation et permettrait à certains vols internationaux de s'y poser pour y recevoir des services techniques et s'approvisionner en carburant. Une telle désignation aiderait l'aéroport de Stephenville à réaliser son plein potentiel et à accroître l'utilisation de ses excellentes installations.

L'aéroport jouxte un parc industriel et un excellent port de mer, ce qui, encore une fois, en fait un lieu très attrayant pour les entreprises.

On a approché un certain nombre d'entreprises liées à l'aéroport pour voir si elles sont intéressées à utiliser les installations, et nous espérons que ces démarches donneront bientôt des résultats. Stephenville et baie Saint-George profiteront de la croissance de l'aéroport, c'est pourquoi il est important que tous les efforts continuent à développer les installations et à améliorer le réseau de transport.

On a établi une liste des mesures positives qui ont été prises, mais ces mesures doivent se prendre conjointement avec les compagnies aériennes.

L'aéroport de Stephenville peut beaucoup plus, à condition d'en avoir la possibilité et de recevoir les ressources nécessaires. Les personnes qui dépendent de Stephenville se rendent compte que nous devons continuer d'être agressifs et implacables dans notre poursuite d'activité accrue.

En résumé, le Comité sénatorial des transports et des communications a donné à notre région la possibilité de présenter ses vues quant à l'importance de l'aéroport de Stephenville et d'un réseau de transport efficace. Il nous a également donné la possibilité d'exprimer notre désarroi quant à la façon dont Air Canada a traité cette région au cours des derniers mois. Les principaux avantages de notre présence devant ce comité au cours de ces deux journées consistent à mettre en évidence les installations de l'aéroport de Stephenville et son importance pour la région, et d'étudier l'impact de la déréglementation sur les régions rurales du Canada.

J'espère que les conclusions du Comité sénatorial aideront à démontrer l'importance des transports dans le développement économique de cette province et au Canada, et que les régions doivent bénéficier d'un niveau minimum de service afin d'avoir la possibilité d'améliorer leur situation et d'accroître leurs possibilités économiques.

Il est également extrêmement important du point de vue de l'unité et de l'identité nationales, que notre réseau de transport soit efficace en permettant aux Canadiens de voyager d'une région à l'autre de façon économique et efficace.

En ce qui a trait aux conditions relatives aux audiences publiques, on peut conclure ce qui suit:

Premièrement, le rôle des transports est extrêmement important pour le développement économique des régions touchées

[Text]

in the southwest coast of Newfoundland. Adjustments should be made in Federal Government policy to reflect this reality.

Two, the appeal process to the National Transportation Agency does not reflect the need of the public in rural regions of Canada and is not fulfilling its mandate. Federal Government policy is to loosen regulation, where it warrants, but in regions so dependent on transportation as a social and economic link, this should be reviewed.

Three, Air Canada did not follow the guidelines set out by the *National Transportation Act*, as it has abandoned service to the region and has not replaced that service, thus causing economic hardship to the region and business disruption.

That concludes the written portion of my brief.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Aylward. You say that you have not bad-mouthed Air Canada and Air Nova, but that policy has obviously been changed recently.

**Mr. Aylward:** That policy, we initiated at the beginning. I did commerce a number of years ago and they taught us that when you go to negotiate, you go on your right foot. You put your best foot forward and you go into the room and you talk and be pleasant, present your case and hopefully, you will get a positive response.

We didn't go out right off the bat. We were infuriated at the way it was done, first off, but then we got together and we said:

Let's organize ourselves and let's go about this in the right manner.

So we approached the right people and we thought we would get a fair hearing and we thought that we would get a good response or at least a sympathetic ear and then, maybe, some flexibility on their part.

We decided we were going to try not to bad-mouth them as much as it was so difficult not to do, because we were so infuriated, so we went out and did that. We had a commitment that the equipment that was here at the airport would be left here, hopefully until such time as we could get another jet service into the airport. That decision was reversed by Air Canada within a few months, so we said well, okay, they have done that. Let's still be nice and let's still see if something can happen. So, we kept continuing to negotiate. Then, we had the opportunity of First Air service which, we thought, and to this day, I cannot understand; I am looking forward to this afternoon with delight, but I still cannot understand how they still won't agree. Here was a chance for them to improve their corporate image, which they had left in tatters when they left this airport and the way it was done. They had an opportunity to do that without even using an airplane. All they had to do was agree to a joint fare arrangement that would have gotten all the passengers going out from Ottawa, going any points west or east or anywhere else. If they agreed to a joint fare agree-

[Traduction]

par la crise, particulièrement la côte du sud-ouest de Terre-Neuve. Des modifications doivent être apportées à la politique du gouvernement fédéral pour tenir compte de cette réalité.

Deuxièmement, le procédé des appels de l'Office national des transports du Canada ne reflète pas les besoins des personnes qui vivent dans les régions rurales du Canada et ne remplit donc pas son mandat. La politique du gouvernement fédéral consiste à assouplir la réglementation là où il est justifié de le faire, mais dans les régions qui dépendent des transports comme lien socio-économique, cette politique devrait être révisée.

Troisièmement, Air Canada n'a pas suivi les directives établies dans la *Loi nationale sur les transports* étant donné qu'elle a cessé de desservir la région et n'a pas remplacé ce service, causant ainsi des difficultés économiques à la région et perturbant les affaires.

Cela termine la partie écrite de ma présentation.

**Le président:** Merci M. Aylward. Vous dites que vous n'avez pas calomnié Air Canada ni Air Nova, mais il est évident que cette politique a changé récemment.

**M. Aylward:** Nous avons adopté cette politique dès le début. J'étais dans le commerce il y a quelques années et on nous a appris que lorsque vous voulez négocier, vous devez partir du bon pied. Vous avancez le bon pied, vous pénétrez dans la pièce, vous parlez et vous demeurez agréable, vous présentez votre cause et, nous l'espérons, vous obtiendrez une réponse positive.

Nous n'avons pas pu défendre notre point de vue. D'abord on a été furieux de la façon dont les choses ont été faites, mais ensuite nous nous sommes réunis et nous nous sommes dit:

Organisons-nous et allons-y cette fois de la bonne façon.

Nous avons donc rencontré les bonnes personnes et nous avons cru qu'on nous entendrait et que la réaction serait positive ou, du moins, qu'on nous prêterait une oreille attentive et ensuite, peut-être, qu'on ferait preuve d'une certaine souplesse à notre égard.

Nous avons décidé d'essayer de ne pas dire du mal d'eux, même si c'était très difficile de ne pas le faire, étant donné qu'on était furieux, et c'est ce qu'on a fait. On nous avait dit que l'équipement était pour demeurer à l'aéroport, du moins jusqu'à ce que nous obtenions un nouveau service aérien. Cette décision a été renversée par Air Canada en quelques mois, et nous nous sommes dit: «D'accord ils l'ont fait. Soyons quand même gentils et voyons si quelque chose va se produire». Nous avons donc continué à négocier. Nous avons ensuite eu la possibilité d'obtenir le service de First Air et nous pensions bien l'obtenir jusqu'à aujourd'hui, je n'arrive pas à comprendre; j'attendais cet après-midi avec grand plaisir, mais je ne comprends toujours pas pourquoi ils ne sont pas encore d'accord. Ils avaient une chance d'améliorer leur image qu'ils avaient traînée dans la boue lorsqu'ils ont abandonné cet aéroport et surtout par la façon dont ils ont agi. Ils avaient la possibilité de le faire sans même utiliser un aéronef. Tout ce qu'ils avaient à faire était de consentir à un accord tarifaire conjoint qui aurait permis à tous les passagers partant d'Ottawa d'aller n'importe

[Text]

ment, their corporate image would have been built up. We were looking for an excuse to praise them, and we would have had it.

**The Chairman:** Mr. Aylward, I just have a couple of questions before I turn it over to my colleagues. You say:

It is extremely distressing to see a national airline like Air Canada now going all out to sabotage a rural economy.

And then on page ten, you say:

It is also important to see the impact of a deregulated environment in rural areas of Canada.

Who went out to sabotage the rural areas of Canada; Air Canada or the National Transportation Agency or the *National Transportation Act*?

**Mr. Aylward:** I am not sure who we should give all the credit to, to tell you the truth. I am not sure. The NTA did not respond in any way, shape or form. We have a lot of correspondence. These are two files of about six that I have in front of me, but they did not respond in any way, shape or form, really, to the concerns of this region. They can take some of the credit, because we were left reeling and we had no way to appeal or even to bring our case forward, at least in a public way, so that we could get a decent hearing.

From the decisions that Air Canada has made since February 1, I don't know what other conclusion, if you are living here, you could come to. I just don't know. We have said okay, you can take your jet and go and so on. If you don't want to serve us, that is fine; would you please assist us in this way and I have a commitment, a letter from Air Canada President, Claude Taylor, on July of 1989 which indicates in the letter that he is aware of a jet service from central Canada that will probably be starting to come into the southwest coast of Newfoundland and we will do everything we can to help. That is from Mr. Taylor, who is the President of Air Canada.

**Senator Marshall:** Chairman of the Board.

**Mr. Aylward:** Chairman of the Board. So, I am not so sure.

**The Chairman:** You can't have it both ways. I can tell you that during these Hearings, it has been very confusing for the Committee, sometimes, to get to the truth of some matters and I suspect, as I will see later, we are going to have to have more Hearings. We have to get to the truth of some of these matters, but I cannot allow page 12 to go unpassed. You say:

Air Canada did not follow the guidelines set out by the *National Transportation Act*.

And I cannot accept that. There is no evidence, whatsoever, that they did not follow the guidelines.

**Mr. Aylward:** The guidelines of 120 days notice, that is fine, that was followed. In the *National Transportation Act*, and I

[Traduction]

où, à l'est comme à l'ouest. S'ils donnaient leur consentement à un tel accord, leur image s'améliorerait. Nous cherchions une excuse pour chanter leurs louanges, et nous l'aurions eue.

**Le président:** M. Aylward, j'aurais quelques questions à vous poser avant de laisser la parole à mes collègues. Vous dites:

C'est vraiment désolant de voir une compagnie aérienne nationale comme Air Canada tout faire pour saboter une économie rurale.

Et à la page 10, vous dites:

Il est également important de voir l'impact de la déréglementation dans les régions rurales du Canada.

Qui a saboté les régions rurales du Canada; Air Canada ou l'Office national des transports du Canada ou la *Loi nationale sur les transports*?

**M. Aylward:** Pour dire vrai, je ne sais pas qui est vraiment responsable. Je ne suis pas certain. L'Office n'a répondu d'aucune façon à nos demandes. Nous avons accumulé toute une correspondance. J'ai devant moi deux chemises contenant chacune environ six lettres, mais ces lettres ne répondent en aucune façon aux préoccupations exprimées dans cette région. L'Office peut donc prendre une partie du blâme, parce qu'il nous a laissé en plan et que nous ne pouvions pas faire appel ni présenter notre cause, du moins de façon publique, de façon à nous faire entendre.

D'après les décisions prises par Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> février, je ne sais pas à quelle autre conclusion vous pourriez en venir si vous viviez dans notre région. Je ne sais pas du tout. Nous avons dit: «D'accord vous pouvez prendre votre jet et vous en aller etc. si vous ne voulez pas desservir la région d'accord; mais pourriez-vous nous aider en ce sens?» Et j'ai un engagement, une lettre du président d'Air Canada, Claude Taylor, datée de juillet 1989 indiquant qu'il est au courant d'un service aérien offert à partir du centre du Canada qui commencera probablement à desservir la côte du sud-ouest de Terre-Neuve et qu'il fera tout pour nous aider. Cette lettre vient de M. Taylor, président d'Air Canada.

**Le sénateur Marshall:** Le président du Conseil d'administration.

**M. Aylward:** Le président du Conseil d'administration. Je ne suis pas bien certain.

**Le président:** Vous ne pourrez pas vous en tirer aussi facilement. Je peux vous dire qu'au cours de ces audiences, il y a eu beaucoup de confusion pour le comité qui a eu beaucoup de difficulté à tirer certaines choses au clair et je crois, comme nous le verrons plus tard, qu'il y aura plus d'audiences. Nous devons obtenir la vérité sur certaines de ces choses, c'est pourquoi je ne peux passer la page 12 sous silence. Vous dites:

Air Canada n'a pas respecté les directives établies dans la *Loi nationale sur les transports*.

Et je ne peux pas accepter cela. Il n'y a aucune preuve, quelle qu'elle soit, montrant qu'Air Canada n'a pas respecté les directives.

**M. Aylward:** La directive concernant le préavis de 120 jours, oui, Air Canada l'a respectée. Dans la *Loi nationale sur les*

[Text]

read out the section which I think is one that they did not adhere to, or that the NTA could have —

**The Chairman:**

That Air Canada did not follow the guidelines set out. Confine yourself to that one sentence, not what the NTA should have done, et cetera. You are making the statement with regard to Air Canada not following guidelines, and I want to know how you can back up that statement.

**Mr. Aylward:** The guideline of 120 days, alright, they followed. There are a lot of other things in the *National Transportation Act* which, if the National Transportation Agency had looked at it with a lot more concern for this area, then, sir, the guidelines would have said to them you can't do what you are doing, we are going to review it.

**The Chairman:** That is fine, that is the responsibility of the National Transportation Agency.

**Mr. Aylward:** Okay, well I will take that word out and I will put in the National Transportation Agency and I will say that they should have, at the time.

**The Chairman:** That is fine. If you want to say that they followed the guidelines, but the National Transportation Agency should have done X and Y, that is acceptable.

**Mr. Aylward:** I have no problem with that.

**The Chairman:** I have one last question before Senator Graham, Senator Cochrane and Senator Spivak. You are a member of the government.

**Mr. Aylward:** Yes.

**The Chairman:** Is the Government of Newfoundland represented at these Hearings? Are you speaking for the Government of Newfoundland?

**Mr. Aylward:** I have spoken with the Premier and with the Minister of Transportation, and they have meetings coming up. The Premier has a meeting with Air Canada President, Mr. Jeannot, coming up next month. The Minister of Transportation has a meeting with Benoit Bouchard, the Honorable Minister of the Federal Government and he decided that they wanted to pursue those avenues and when I spoke to him, he indicated that since I was representing the area and that I knew best, or at least knew what the impact was, that I should speak on behalf of the region and that the government will be making formal representations in their other ways. It is government to government, that is what he has indicated, yes.

**The Chairman:** The Government of Newfoundland did not see fit to send a spokesman to this Parliamentary Committee.

**Mr. Aylward:** I have indicated here a number of things that the provincial government has been doing. It has been very active with this, so they are very aware of what is going on and they are pursuing all other avenues, and this is an avenue for

[Traduction]

transports, et j'ai lu l'article que, à mon avis, la compagnie n'a pas respecté, ou que la LNT aurait pu —

**Le président:**

Qu'Air Canada n'a pas respecté les directives établies. Tenez-vous en à cette seule phrase, et non à ce que la LNT aurait pu faire, et ainsi de suite. Vous dites qu'Air Canada n'a pas suivi les directives, et je veux savoir comment vous pouvez justifier cette accusation.

**M. Aylward:** Très bien, la directive concernant le préavis de 120 jours, Air Canada l'a respectée. Cependant, il y a beaucoup d'autres points dans la *Loi nationale sur les transports* que l'Office national des transports du Canada aurait dû examiner avec plus d'attention et qui l'auraient incité à interdire certaines mesures prises par la compagnie aérienne et à demander un examen plus approfondi.

**Le président:** Cela est très bien, mais c'est la responsabilité de l'Office national des transports du Canada.

**M. Aylward:** Bon, très bien, je vais rayer ce mot et je vais le remplacer par l'Office national des transports du Canada et je vais dire qu'il aurait dû faire telle et telle chose, à l'époque.

**Le président:** Cela me convient. Si vous voulez dire qu'Air Canada a respecté les directives et que l'Office national des transports du Canada aurait dû faire telle et telle chose, cela est acceptable.

**M. Aylward:** Cela me convient également.

**Le président:** J'ai une dernière question à vous poser avant de laisser la parole aux sénateurs Graham, Cochrane et Spivak. Vous faites partie du gouvernement?

**M. Aylward:** Oui.

**Le président:** Est-ce que le gouvernement de Terre-Neuve a envoyé un représentant à ces audiences? Êtes-vous le porte-parole du gouvernement de Terre-Neuve?

**M. Aylward:** Je me suis entretenu avec le Premier ministre et avec le ministre des Transports, et ils m'ont dit qu'il y avait des rencontres qui étaient prévues. Le Premier ministre rencontrera le président d'Air Canada, M. Jeannot, le mois prochain et le ministre des Transports rencontrera le ministre fédéral, Benoît Bouchard. Ils ont décidé qu'ils voulaient poursuivre ces avenues. Lorsque j'ai parlé au ministre, il m'a dit que, étant donné que je représentais la région et que je connaissais mieux que quiconque, ou du moins que je connaissais bien, l'impact de l'abandon du service aérien, je devrais défendre les intérêts de la région et que, de son côté, le gouvernement ferait des représentations officielles à d'autres niveaux, de gouvernement à gouvernement. C'est ce qu'il m'a dit.

**Le président:** Le gouvernement de Terre-Neuve n'a pas jugé opportun d'envoyer un porte-parole au présent Comité parlementaire.

**M. Aylward:** Je vous ai énuméré un certain nombre de démarches que le gouvernement provincial est en train de faire. Il s'occupe de cette question avec beaucoup de dynamisme; il connaît très bien le dossier et il explore toutes les

[Text]

individual members to come forward and express their individual concerns, too, which I think is excellent, as a matter of fact.

**The Chairman:** I think that they have sent excellent representatives, but my question simply was; is the Government of Newfoundland authorized to speak at these Hearings? The Minister of Transport, we thought we were going to hear him, and he didn't come, and then there were other rumors that there were other representations being made.

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, just on a point; this gentleman is the local MLA and he is speaking on behalf of the region and, in a sense, I am sure that the Government of Newfoundland would support him.

**Mr. Aylward:** I have no doubt about that, sir.

**Senator Stollery:** I mean, you can play around —

**The Chairman:** It has already supported him in various financial ways, with the assistance in putting this brief together.

**Senator Stollery:** How many people do they have to send?

**Mr. Aylward:** It is a question of policy right now. The Premier has indicated, in a number of Committees; for example, the GST and other Committees that have come. The Minister of Finance would send their brief, but it is just a policy that they haven't been appearing, that is all. They have been making private presentations and I could say to you that they would probably make one to you, in Ottawa, in the near future or be sending one along to you.

**The Chairman:** We look forward to that. Senator Graham is first.

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman. To reiterate what the witness said, I think the commonest practice in Canada is for provincial governments to deal government to government. I would like to refer to one or two clippings which we received in the voluminous files of clippings related to this particular situation, Mr. Chairman, and on the very first page of this particular book, the headline says:

The Premier Will Lead Delegation to Meet With Air Canada

and it says:

Premier Clyde Wells will lead a group that will be meeting with Air Canada officials in Montreal on September 27, to discuss the possibility of a joint fare arrangement between Air Canada and First Air. The delegation comprising Stephenville Mayor Kevin Walsh, Stephenville Legislature Member Kevin Aylward, Burin and St. George's Commons Member Roger Simmons and Stephenville Chamber of Commerce President Gary Renouf, will meet with Air Canada President Pierre Jeannot and J.J. Bourgeault, Vice-President, Passenger Sales & Marketing. In making the announcement on behalf of the

[Traduction]

autres avenues. Les audiences du Comité parlementaire permettent à des particuliers d'exprimer leurs préoccupations, et cela est excellent, à mon avis.

**Le président:** Je crois que le gouvernement a envoyé d'excellents représentants. Cependant, la question que je voulais poser était simplement celle-ci: «Est-ce que le gouvernement de Terre-Neuve a envoyé un représentant officiel à ces audiences?» Nous avions pensé que le ministre des Transports se présenterait, mais il n'est pas venu. Puis, il y a eu d'autres rumeurs qu'il y avait des représentants à d'autres niveaux.

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le président, juste une remarque. M. Aylward est membre de l'Assemblée législative de la province et il représente la région et, dans un sens, je suis certain que le gouvernement de Terre-Neuve appuie sa démarche.

**M. Aylward:** J'en suis tout à fait certain, monsieur.

**Le sénateur Stollery:** Enfin, vous pouvez jouer sur—

**Le président:** Le gouvernement l'a déjà appuyé de diverses façon sur le plan financier, en l'aidant à constituer le présent mémoire.

**Le sénateur Stollery:** Combien de personnes doivent-ils envoyer?

**M. Aylward:** C'est une question de politique à l'heure actuelle. Le Premier ministre a dit, à l'occasion de plusieurs comités, par exemple, le comité sur la TPS et d'autres comités, que le ministre des Finances enverrait le mémoire de la province. Ce n'est qu'une question de politique s'ils ne se sont pas encore présentés. C'est tout. Ils ont fait des représentations en privé, et je pourrais vous dire qu'ils se présenteront probablement devant vous à Ottawa dans un avenir immédiat ou qu'ils vous enverront un mémoire.

**Le président:** Nous attendons ce moment avec impatience. Je cède la parole au sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** Merci, monsieur le président. Pour reprendre ce qu'a dit le témoin, je crois que la pratique la plus courante au Canada veut que les gouvernements provinciaux traitent d'égal à égal avec le gouvernement fédéral, soit de gouvernement à gouvernement. Monsieur le président, j'aimerais faire état d'une ou deux coupures de presse qui se trouvaient dans les volumineux dossiers portant sur ce sujet. À la première page de ce dossier, on peut lire la manchette suivante:

Le Premier ministre dirigera la délégation qui rencontrera les représentants d'Air Canada.

La suite se lit comme suit:

Le Premier ministre Clyde Wells dirigera un groupe qui rencontrera les représentants d'Air Canada à Montréal, le 27 septembre, en vue de discuter de la possibilité d'établir un tarif commun entre Air Canada et First Air. La délégation provinciale, composée du maire de Stephenville, Kevin Walsh, du membre de l'Assemblée législative représentant Stephenville, Kevin Aylward, du membre de la Chambre des communes représentant Burin et St. George, Roger Simmons, et du président de la Chambre de commerce de Stephenville, Gary Renouf, rencontrera le président d'Air Canada, Pierre Jeannot, et le vice-président

**[Text]**

Premier, Aylward said such an arrangement would permit First Air to establish passenger jet service on the route Ottawa-Goose Bay-Stephenville as announced by First Air July 18 of this year.

The next headline, and I won't go any further, is simply that this is presumably after the meeting in Montreal that:

**MHA Happy With Meetings:**

Kevin Aylward, Liberal Legislature Member for Stephenville, says he was very pleased with the progress made at meetings in Ottawa and Montreal last week.

And I am wondering, Mr. Aylward, if you feel that it would be appropriate for you to comment and tell us, indeed, what happened at the meeting in Montreal with the President of Air Canada.

**Mr. Aylward:** I think that was one of the most interesting meetings I have ever been to. We had worked as a committee, along with the MP for the area and the Mayor and so on, to put together a group of people to meet with the head officials of Air Canada.

We went to the meeting hoping to secure a joint fare arrangement, that is what we were after. We were hoping that we could convince them that it would be more of a benefit to them than a negative, and the Premier was held up in the Maritime Premiers Conference, so he did a conference call with the group and Mr. Jeannot, who is the President of Air Canada, indicated to us at the time that there was an arrangement, an exclusive arrangement, with Air Nova and they weren't able to enter into a joint fare. The Premier indicated to him that he would like, if we could not resolve the matter during the meeting, would he agree to a further meeting with him and the President of First Air, and that meeting is being prepared. We are preparing that meeting now. The Premier's office is trying to set a time to meet with Mr. Jeannot and Mr. Don Jamieson, President of First Air. We gave them a few days after the meeting, hoping that we might have changed their minds when we came out. Thus far, there has been no indication of that. The answers that have come back are No way so now we are pursuing the meeting at that level, with the Premier representing this region and the province and taking that concern to the President of Air Canada and that is where it is at. We were told that they had an arrangement that was exclusive and that they wouldn't be able to do it and if they broke that, they may have to break all kinds of others.

**[Traduction]**

aux Ventes et au Service aux passagers, J. J. Bourgeault. Lorsqu'il a annoncé la rencontre au nom du Premier ministre, M. Aylward a dit qu'un tel tarif permettrait à First Air d'offrir un service passager par jet sur la ligne Ottawa-Goose Bay-Stephenville, comme l'avait annoncé First Air le 18 juillet de cette année.

La manchette suivante, et c'est la dernière que je citerai, fait état, de toute évidence, du résultat des rencontres à Montréal et elle se lit comme suit:

Le membre de l'Assemblée législative se dit heureux de l'issue des rencontres:

Kevin Aylward, membre libéral de l'Assemblée législative pour Stephenville, se dit très heureux des progrès réalisés au cours des rencontres qui ont eu lieu à Ottawa et à Montréal, la semaine dernière.

Je me demandais, M. Aylward, si vous seriez disposé à nous dire ce qui s'est passé en fait au cours de la réunion que vous avez eue à Montréal avec le président d'Air Canada.

**M. Aylward:** À mon avis, cela a été une des rencontres les plus intéressantes auxquelles j'aie jamais assisté. Nous avons formé un comité, en collaboration avec le député de la région, le maire et d'autres personnes, afin de décider d'un groupe de personnes qui irait rencontrer les représentants d'Air Canada.

Nous nous sommes rendus à cette rencontre en espérant pouvoir établir un tarif commun; c'était là notre objectif. Nous espérions pouvoir les convaincre qu'un tel arrangement serait plus avantageux que désavantageux pour eux. Le Premier ministre a été retenu par la Conférence des Premiers ministres des Maritimes et il s'est joint au groupe par l'intermédiaire d'une conférence téléphonique. M. Jeannot, qui est président d'Air Canada, nous a dit à cette occasion qu'il avait signé une entente exclusive avec Air Nova et qu'il ne pouvait pas établir un tarif commun avec First Air. Le Premier ministre a demandé à M. Jeannot, advenant le cas où nous ne pourrions pas en venir à une solution, d'accepter de le rencontrer, ainsi que le président de First Air, lors d'une autre rencontre. Nous sommes en train de préparer cette rencontre à l'heure actuelle. Le bureau du Premier ministre essaie de trouver une date qui conviendrait à M. Jeannot et à M. Don Jamieson, président de First Air. Nous avons laissé passer quelques jours après la rencontre, en espérant que nous avions pu les faire changer d'avis. Jusqu'à maintenant, rien d'indique que nous avons réussi. Nous avons reçu une réponse négative, qui semble sans appel. Donc, maintenant, nous mettons notre espoir dans la rencontre que le Premier ministre qui représente la région et la province aura avec le président d'Air Canada. C'est là que nous en sommes. Ils nous ont dit qu'ils avaient signé une entente exclusive et qu'ils ne pouvaient pas établir un tarif commun avec nous et que, en outre, s'ils ne respectaient pas cette entente, ils devraient faire de même pour toutes sortes d'autres ententes.

[Text]

**Senator Graham:** Thank you.

**Senator Marshall, Acting Chairman:** Senator Cochrane.

**Senator Cochrane:** In your opening remarks, Mr. Aylward, you specifically said that you were one of the small groups of Stephenville residents who followed the Air Canada officials where their press conference was held on the morning of February 1, 1989. I am a Senator from this region and I feel that I have represented this region quite adequately since I have been a Senator, and it has been three years since I have been in Ottawa. I was not told of this announcement at all, and I would like to have that put in the Record. No one from Air Canada informed me that there would be a withdrawal of services by Air Canada from Stephenville. I arrived in Halifax, to pick up the *Halifax Herald* and there, I saw that Air Canada's representatives were in Stephenville discussing with the employees, and they were to continue on to Corner Brook for the announcement. After reading that, I immediately went to the telephone and I called the representative from Air Canada, he is the Vice-President for the region, Mr. MacInnes, and asked him why I was not informed. He apologized very apologetically that I was not informed and the announcement was to be made in Corner Brook because it was the centre of the media for the area, however, we do know that we have a representative from the *Western Star* here, who is doing quite adequately in expressing all the interest from this area to the *Western Star* which services Corner Brook.

I understand, as well, that Senator Marshall did not receive notification of Air Canada's decision, so I would like that for the Record, sir, if you will.

**Senator Marshall:** I don't mind, it happens to me every day.

**Senator Cochrane:** I live here, Senator. I have a home here, I come back and forth every weekend and the citizens of this area know that I am concerned, and I think that I should have been notified, out of courtesy.

**Mr. Aylward:** Ten days before that announcement, I had talked to the local Manager of Air Canada and we had talked about promoting the seats that we had available on Air Canada from central Canada to Marble Mountain, so I had written him a correspondence ten days before. We had just had a meeting and they were going to look positively at it and that their marketing people in Ontario were very excited about it and on February 1, they made an announcement that they were going to leave and it was hand-delivered to us, as you know, to our offices in the morning at about nine-thirty. That was the way it was handled, and it was most unfortunate. I don't know who was given the advice, but to come into west coast Newfoundland, Stephenville, and announce the same day that they are withdrawing their jet service, and then the same day, their partner announces that it is putting in another service into the other airport up north, which is a service probably

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Merci.

**Le sénateur Marshall, président intérimaire:** La parole est au sénateur Cochrane.

**Le sénateur Cochrane:** Dans vos remarques d'ouverture, M. Aylward, vous avez dit très précisément que vous faisiez partie d'un des petits groupes d'habitants de Stephenville qui ont suivi les représentants d'Air Canada jusqu'au lieu de leur conférence de presse le matin du 1<sup>er</sup> février 1989. Je suis sénateur et je viens de cette région; en outre, je crois que j'ai toujours bien représenté les intérêts de cette région depuis que j'ai été nommé au Sénat, et cela fait trois ans que je suis à Ottawa. On ne m'a jamais prévenu qu'il y aurait une telle annonce, et j'aimerais que cela figure dans le compte rendu. Aucun représentant d'Air Canada ne m'a informé d'un abandon des services aériens à partir de Stephenville. Lorsque je suis arrivé à Halifax, j'ai vu dans le *Halifax Herald* que les représentants d'Air Canada étaient à Stephenville pour s'entretenir avec les employés et qu'ils devaient se rendre à Corner Brook pour y faire leur annonce. J'ai tout de suite téléphoné au représentant d'Air Canada pour la région, M. MacInnes, qui occupe le poste de vice-président, et je lui ai demandé pourquoi il avait négligé de m'informer de cette nouvelle. M. MacInnes s'est confondu en excuses pour cet oubli et pour le fait que l'annonce serait faite à Corner Brook, étant donné que c'était le centre des médias pour la région. Cependant, nous savons tous que nous avons ici un représentant du *Western Star* qui réussit très bien à défendre les intérêts de la région et que ce journal est également distribué à Corner Brook.

Si j'ai bien compris, le sénateur Marshall n'a pas non plus été avisé de la décision d'Air Canada, et j'aimerais que cela soit noté dans le compte rendu, monsieur Marshall, si vous n'y voyez pas d'objection.

**Le sénateur Marshall:** Aucune objection. Ce n'est pas la première fois que cela arrive.

**Le sénateur Cochrane:** J'habite ici, monsieur le sénateur. J'y ai ma maison, j'y reviens toutes les fins de semaine, et les habitants de la région savent que leur sort me tient à cœur. Je crois qu'on aurait dû m'informer, par simple courtoisie.

**M. Aylward:** Dix jours avant l'annonce, j'avais parlé au gestionnaire local d'Air Canada de la possibilité de faire la promotion des sièges disponibles sur Air Canada, de la région du centre jusqu'à la montagne Table. Je lui avais donc écrit une lettre à ce sujet dix jours plus tôt. Nous venions d'avoir une réunion à ce sujet et ils m'avaient dit qu'ils examineraient la question avec intérêt et que les responsables de la commercialisation en Ontario étaient très enthousiasmés par l'idée. Puis, le 1<sup>er</sup> février, ils ont annoncé qu'ils abandonnaient le service aérien. L'annonce de l'abandon m'a été livrée en personne, comme vous le savez, à mes bureaux le matin, vers 9h30. C'est comme cela que ça s'est fait, et c'est très regrettable. Je ne sais pas qui les a conseillés, mais ont-ils pensé aux répercussions de leurs gestes: venir sur la côte ouest de Terre-Neuve, à Stephenville, pour annoncer qu'ils abandonnent leur service aérien par jet et, le même jour, entendre leur partenaire annoncer qu'il

[Text]

that should have come here. As some people put it, it was two kicks in the same day, and it is hard for the area. Thank you.

**Senator Cochrane:** Thank you.

**Senator Marshall, Acting Chairman:** Senator Spivak.

**Senator Spivak:** Mr. Aylward, I don't want to put you on the spot, but I would like to read to you something that comes from the testimony by Lawson A. W. Hunter, QC, and ask you if you would comment. He says:

For whatever reason, the airline industry in Canada has become essentially a duopoly. Air Canada and Canadian Airlines now control all the major routes in Canada and through their connections with commuter airlines, appear essentially to have created a duopoly across the country.

He goes on to say:

That competition between the two national carriers has become rigid and at the national level, if not even the local level, the industry now demonstrates the classic competitive theory concerns about high concentration, likely collusion and harm to consumers.

He talks about the arrogance of the two national carriers:

They display an arrogance to their customers and consumers, if not the government, that is even higher than it was before.

I wonder if you would just comment on that. With your experience with the local situation, what you think of those statements.

**Mr. Aylward:** One of the things that comes out of this is that it may be happening to Stephenville now, but it could happen to Deer Lake. You can go down the line; Gander, and a lot of the smaller airports in Canada.

**Senator Spivak:** Even Manitoba.

**Mr. Aylward:** Even Manitoba, and a number of other areas of Canada. If you have a rural population, and now you are left to the whim of the airlines to decide what kind of service they are going to give you, if that is the way we are going to have it, we have to find a balance somewhere. How are you supposed to develop your area? One day you have a very good service with which you can attract business, the next day the rug is hauled out from underneath you and one of the reasons that business was coming there is now gone, and they won't come back, and they won't help anybody else come back. How do you deal with that? I think it is a very serious matter. We have fallen between the NTA and policy, and now, this is an example of what can happen, but it can happen to a lot of other places, and I think that Mr. Hunter is pointing out that there are two airlines that are controlling the market pretty well in Canada right now and, as we have seen here, it has affected us drastically and it is not helping. We are finding it very difficult to proceed, especially in a development way,

[Traduction]

lance un nouveau service à destination d'un aéroport plus au nord, un service qui aurait probablement dû venir ici. Comme certaines personnes l'ont dit, deux gifles en pleine figure la même journée, c'est un coup dur pour la région. Merci.

**Le sénateur Cochrane:** Merci.

**Le sénateur Marshall, président intérimaire:** La parole au sénateur Spivak.

**Le sénateur Spivak:** M. Aylward, je ne veux pas vous mettre dans une situation difficile, mais j'aimerais vous lire un passage du témoignage de M. Lawson A. W. Hunter, conseil de la reine, et j'aimerais obtenir vos commentaires. Voici ce qu'il dit:

Quelle qu'en soit la raison, l'industrie de l'aviation au Canada est devenue essentiellement un duopole. Air Canada et Canadian Airlines contrôlent maintenant toutes les principales routes au Canada et, grâce à leurs liaisons avec les transporteurs aériens régionaux, ils ont créé un duopole partout au pays.

Il poursuit en disant:

La concurrence entre les deux transporteurs nationaux est devenue rigide et à l'échelle nationale, et même à l'échelon local, l'industrie a maintenant des préoccupations du genre de celles que l'on trouve en situation classique de concurrence, soit un niveau élevé de concentration, les possibilités de collusion et les désavantages pour les consommateurs.

Il parle de l'arrogance des deux transporteurs nationaux:

Ils font preuve, envers leurs clients et les consommateurs, si ce n'est envers le gouvernement, d'une arrogance qui est encore plus grande que par le passé.

J'aimerais obtenir vos commentaires là-dessus. Étant donné votre connaissance de la situation locale, que pensez-vous de ce témoignage?

**M. Aylward:** Une des choses que je peux dire, c'est que cela se passe actuellement à Stephenville, mais que cela pourrait également arriver à Deer Lake. Cela peut arriver partout, à Gander et dans plusieurs autres petits aéroports du Canada.

**Le sénateur Spivak:** Même au Manitoba.

**M. Aylward:** Même au Manitoba et dans un certain nombre d'autres régions du Canada. Si vous faites partie d'une population rurale, vous êtes maintenant à la merci des transporteurs aériens qui décident quel genre de service ils vont vous donner. Si c'est comme cela que ça doit fonctionner, il faudra trouver un équilibre quelque part. Comment sommes-nous supposés développer notre région? Une journée, nous avons un très bon service aérien grâce auquel nous attirons des clients; le jour suivant, on vous coupe l'herbe sous les pieds, et une des raisons pour lesquelles les clients venaient vous voir est maintenant éliminée. Les clients ne reviendront plus et ils n'inciteront personne d'autre à venir chez nous. Comment devons-nous réagir? C'est une question très grave. Nous sommes les victimes de la LNT et de la politique, et voici un exemple de ce qui peut se produire. Cela peut se produire dans beaucoup d'autres localités, et je pense que M. Hunter a voulu souligner le fait que les deux grands transporteurs aériens contrôlent le marché canadien dans une assez large mesure et, comme nous l'avons vu

[Text]

when you can't plan what kind of service or even try to get the service that you need to be here. It is very difficult to plan to develop your economy, extremely difficult.

**Senator Spivak:** The reason I ask you this question is because you have made some recommendations here and of course, as a Senate Committee, whatever we may write in a report or whatever action we choose to take in regard to this may have wider implications and you are talking about regional development. You are saying adjustments should be made to Federal Government policy to reflect this reality, but in your recommendations exactly, you don't link regional development and what has happened as a result of deregulation which was, I am sure, not intended to happen, but has happened in terms of national transportation policy, so I am just asking you, if you would, to comment on that particular aspect, because the two are related.

**Mr. Aylward:** Very much so. If you are going to have survival of the fittest in a rural economy in rural Canada, that is fine, but you are really throwing a lot of communities at the whim of big companies. We have to find a balance, that is right. How do you find a balance? I don't know if I can give you the exact recommendation today, but I do know that it is evolving and I hope that, out of the testimony that you have heard the last two days, that you may be able to develop some sort of direction and some sort of general recommendations that the Federal Government may be able to implement in the next few years. It is okay if you are in southern Canada, as we are, we are in southern Canada as we are labeled right now under the *National Transportation Act*, but we are not a population of 600,000 in this local area and the airlines can come and go as they please, and that is fine if you have a decent, very large population. When you are trying to develop in rural regions, like we are in this province, it is extremely difficult to be left, not knowing one day or the other, if you are going to have a service, if you are not going to have a service, if your airport is going to survive, if it is not going to survive. It shouldn't be that way. We only have two ways to get here in this province; by sea or by air, and right now, the airlines can dictate how that is going to be done.

Newfoundland, I think, is a special case in that point, that should be looked at. PEI is an island province also.

**Senator Spivak:** I wanted to thank you for your comments which link the preservation of a rural economy with national transportation policy and deregulation, thank you.

[Traduction]

ici, cette situation a des répercussions importantes sur nous, des répercussions défavorables. Il est très difficile pour nous de penser au développement de la région quand nous ne pouvons pas prévoir le genre de service aérien qui sera mis à notre disposition ni même essayer d'obtenir le service dont nous aurions besoin. Il est très difficile de planifier la croissance de notre économie, extrêmement difficile.

**Le sénateur Spivak:** Je vous ai posé cette question parce que vous avez fait certaines recommandations ici, et bien entendu, en tant que Comité sénatorial, tout ce que nous pouvons écrire dans un rapport ou toutes les mesures que nous pouvons décider de prendre à ce sujet peuvent avoir des répercussions plus vastes. Vous parlez de développement régional et vous dites qu'il faudrait apporter des ajustements à la politique du gouvernement fédéral afin de tenir compte de cette réalité, mais, dans vos recommandations plus précisément, vous ne faites pas le lien entre le développement régional et les situations qui sont survenues à la suite de la déréglementation, situations qui, j'en suis certain, ne devaient pas survenir mais qui sont survenues tout de même dans le cadre de la politique nationale des transports. Je vous demande donc, si vous voulez bien, de commenter cet aspect en particulier, étant donné que les deux questions sont liées.

**M. Aylward:** Oui, très liées. Si vous voulez promouvoir la survie du plus fort dans les régions rurales du Canada, cela est très bien, mais en fait, ce que vous faites, c'est de soumettre un grand nombre de localités aux caprices des grands transporteurs. Il faut trouver un équilibre qui soit juste. Comment trouver cet équilibre? Je ne sais pas si je peux vous faire la bonne recommandation aujourd'hui, mais je sais que cette recommandation est en train de prendre forme et j'espère que, dans les témoignages que vous avez entendus au cours des deux derniers jours, vous pourrez tirer une certaine orientation générale et certaines recommandations générales que le gouvernement fédéral pourrait mettre en application au cours des prochaines années. Cela est très bien si vous êtes dans le sud du Canada, comme c'est notre cas. Nous sommes dans le sud du Canada, comme cela est défini actuellement dans la *Loi nationale sur les transports*, mais nous n'avons pas une population de 600 000 habitants dans cette région, et les transporteurs aériens peuvent aller et venir comme bon leur semble. Cela peut être correct si vous avez une très grosse population. Lorsque vous essayez de développer des régions rurales, comme nous le faisons dans cette province, il est extrêmement difficile d'aller de l'avant lorsque vous ne savez pas d'un jour à l'autre si vous allez disposer ou non d'un service aérien ou si votre aéroport survivra ou non. Il ne devrait pas en être ainsi. Nous n'avons que deux façons d'arriver jusqu'ici, dans cette province, soit par bateau soit par avion, et, à l'heure actuelle, les compagnies aériennes peuvent nous dicter le moyen de transport que nous devons utiliser.

Terre-Neuve est, à mon avis, un cas spécial qu'il faudrait examiner de plus près, de même que la province de l'Île-du-Prince-Édouard qui est également une île.

**Le sénateur Spivak:** Je vous remercie pour les commentaires que vous avez faits concernant le lien existant entre la préservation de l'économie rurale, d'une part, et la politique natio-

[Text]

**Mr. Aylward:** Thank you.

**Senator Marshall, Acting Chairman:** Senator Petten.

**Senator Petten:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Aylward, I heard you mention a letter from Mr. Claude Taylor.

**Mr. Aylward:** Yes.

**Senator Petten:** Was that letter written to you or to the committee?

**Mr. Aylward:** It was written to me.

**Senator Petten:** Could we have that as part of our Record?

**Mr. Aylward:** Oh yes, I will have it for you in just a little while.

**Senator Petten:** Thank you, Mr. Aylward. Thank you, Mr. Chairman.

**Senator Marshall:** Kevin, we have pounded Air Canada and we have pounded Air Atlantic and we have pounded Air Nova. Let's look at the government that is responsible for all this. You had meetings with Miss Shirley Martin, the Minister of State for Transportation. Could you give us an idea; was there anything positive that came out of the meeting?

**Mr. Aylward:** I think that from the point of view of the committee that was there to meet with Miss Martin, that it was fairly positive. I think they feel now that this facility, which is a superb facility, that it is time that some attention was paid to it, and that it was utilized. At least, we got that feeling in the meeting. I don't know yet what their recommendations are going to be. I hope that we will have a positive recommendation as to the status of our airport, so that we can go market it.

It was an interesting meeting because she said to us; you are not looking for money. We said no, we are not looking for funding. What exactly are you looking for? We are looking for a chance to go out and market our airport and in getting a designation that would allow us to use our runway, and so on, and doing it in concert with Gander and not impeding them in any way, but there is a market there that nobody is serving. If we can serve it, then great. Our airport can do very well and we are stabilized and the economy is stabilized. It was a good meeting. We haven't met with Mr. Bouchard, as a group. We have attempted to do so, we haven't been able to do so. We still hope to do that, but I am sure that the representations that have been made, and that Miss Martin received, have been forwarded to him.

**Senator Marshall:** Yes, but every politician is going to tell you that they are going to do something for you.

**Mr. Aylward:** I know, I am a politician too.

**Senator Marshall:** I have seen this for 21 years now. Did you see the Minister responsible for Newfoundland, Mr. Crosbie?

[Traduction]

nale sur les transports et la déréglementation, d'autre part. Merci.

**M. Aylward:** Merci.

**Le sénateur Marshall, président intérimaire:** La parole au sénateur Petten.

**Le sénateur Petten:** Merci, monsieur le président. M. Aylward, vous avez parlé d'une lettre de M. Claude Taylor.

**M. Aylward:** Oui.

**Le sénateur Petten:** S'agit-il d'une lettre qui était adressée à vous personnellement ou au comité?

**M. Aylward:** C'est une lettre qui m'était adressée.

**Le sénateur Petten:** Pourrions-nous la verser au compte rendu?

**M. Aylward:** Oui, oui. Je vous la remettrai tout à l'heure.

**Le sénateur Petten:** Merci, M. Aylward. Merci, monsieur le président.

**Le sénateur Marshall:** Kevin, nous avons passé au crible Air Canada et nous avons passé au crible Air Atlantic ainsi que Air Nova. Examinons maintenant les faits et gestes du gouvernement qui est responsable de toute cette situation. Vous avez eu des rencontres avec M<sup>lle</sup> Shirley Martin, ministre d'État aux Transports. Pourriez-vous nous donner une idée de la teneur de ces rencontres? Ont-elles donné des résultats positifs?

**M. Aylward:** Selon les membres du comité qui ont rencontré M<sup>lle</sup> Martin, les résultats ont été assez positifs. Je crois que nous avons réussi à leur faire comprendre qu'il était temps d'accorder de l'attention à nos installations, qui sont fantastiques, et de les utiliser. Du moins, c'est ce que nous avons ressenti au cours de la rencontre. Je ne sais pas encore quelles recommandations ils feront. J'espère qu'elles seront positives et que nous pourrions aller «vendre» les mérites de notre aéroport.

Ce fut une rencontre intéressante. M<sup>lle</sup> Martin nous a dit que nous ne demandions pas d'argent. Nous avons confirmé son impression en lui répétant que nous ne cherchions pas de financement. Que cherchez-vous exactement? Nous voulons avoir la possibilité de «vendre» notre aéroport et nous voulons obtenir la permission d'utiliser notre piste d'atterrissage et de le faire en collaboration avec l'aéroport de Gander, sans nuire à cette localité. Nous avons un marché, mais personne pour le desservir. Si nous pouvons le desservir, tant mieux. Notre aéroport peut très bien fonctionner et assurer une stabilité à notre région et à notre économie. Ce fut une bonne rencontre. En tant que groupe, nous n'avons pas rencontré M. Bouchard. Nous avons essayé d'obtenir un rendez-vous, mais nous n'avons pas réussi. Nous poursuivons nos démarches en ce sens, mais je suis certain que M<sup>lle</sup> Martin lui a transmis nos demandes.

**Le sénateur Marshall:** Oui, mais tous les politiciens vont vous promettre de faire quelque chose pour vous.

**M. Aylward:** Je le sais, je suis également un politicien.

**Le sénateur Marshall:** Cela fait 21 ans que je constate cela. Avez-vous rencontré le ministre responsable de Terre-Neuve, M. Crosbie?

[Text]

**Mr. Aylward:** We didn't see him. He wasn't in Ottawa at the time. We have had ongoing discussions with him. He has made representations.

**Senator Marshall:** Yes, but he sits next to Mr. Bouchard in the Cabinet.

**Mr. Aylward:** Yes, I am very aware of that. Maybe some conversations could be held between our Federal Minister for Newfoundland with the Minister of Transport, maybe that would go a long way. I am sure he has been working on it, I would hope so, and that maybe they will help resolve it. Thus far, we haven't got to that point yet.

**Senator Marshall:** We are at a wall.

**Mr. Aylward:** We are at a wall.

**Senator Marshall:** What about the support for the Stephenville Airport, the all-purpose building that is being built at a cost of \$3,500,000. What is that going to provide for the Stephenville transportation system?

**Mr. Aylward:** That is going to bring together the maintenance facilities that we have here. A lot of the buildings that we have around the airport are about 30 or 40 years old, and they are all over the place, so they are going to put them together under one, all the services; maintenance services and so on.

**Senator Marshall:** To what end objective? Is it going to support flying?

**Mr. Aylward:** Yes, it will be more efficient here; a lot less cost to run the airport. So in the long term, it is going to be a major benefit to us here.

**Senator Marshall:** Was there any purpose in that building, to support DC-9 service, like Air Canada was providing?

**Mr. Aylward:** I can't tell you that for sure. On a technical side, I wouldn't be able to tell you that.

**Senator Marshall:** We will talk to Mr. Lane about that.

**Mr. Aylward:** That may be the case, yes. It could very well be. It is an expensive building and it is a big operation, but I won't comment on that because it is very technical.

**Senator Marshall:** From all the work that you have done with your Transport Committee and your Stephenville Committee, you are no further ahead now than you were when we started; other than promises by politicians.

**Mr. Aylward:** I'll tell you, there are some people that are not in politics that are great politicians.

**Senator Marshall:** We found that out, too.

**Mr. Aylward:** We are a lot further ahead in one way. We have, as a community and as a region, we have decided that no matter what happens, if a certain airline doesn't want to co-operate, that we are going to put together our own marketing. We are out doing that now. We are out aggressively pursuing

[Traduction]

**M. Aylward:** Nous ne l'avons pas rencontré. Il n'était pas à Ottawa le jour de notre visite. Nous entretenons un dialogue permanent avec lui. Il a fait des représentations en notre nom.

**Le sénateur Marshall:** Oui, mais il est assis près de M. Bouchard dans le Cabinet.

**M. Aylward:** Oui, je suis au courant. Peut-être que, si notre ministre fédéral responsable de Terre-Neuve s'entretenait avec le ministre des Transports, il y aurait des progrès. Je suis certain que des démarches en ce sens ont été tentées, du moins je l'espère, et peut-être que ces entretiens aideront à résoudre le problème. Jusqu'à maintenant, nous ne sommes pas allés plus loin.

**Le sénateur Marshall:** Nous sommes devant un mur.

**M. Aylward:** Nous sommes devant un mur.

**Le sénateur Marshall:** Qu'en est-il des installations de soutien à l'aéroport de Stephenville, du bâtiment polyvalent en voie de construction au coût de 3 500 000 \$. Qu'est-ce que ce bâtiment apportera au système de transport de Stephenville?

**M. Aylward:** Ces installations nous permettront de réunir sous le même toit les services d'entretien. Un grand nombre des bâtiments que nous avons autour de l'aéroport ont entre 30 et 40 ans et ils sont dispersés. Nous allons donc réunir tous les services sous le même toit, les services d'entretien et tous les autres services.

**Le sénateur Marshall:** Pourquoi voulez-vous réunir ces services? Cela va-t-il améliorer le service aérien?

**M. Aylward:** Oui, les services seront plus efficaces et il en coûtera beaucoup moins pour exploiter l'aéroport. Donc, à long terme, cela nous avantagera tous, ici.

**Le sénateur Marshall:** Est-ce que la construction de ces installations visait à appuyer le service de DC-9 fourni par Air Canada?

**M. Aylward:** Je n'en suis pas certain. Je ne peux pas vous renseigner sur l'aspect technique.

**Le sénateur Marshall:** Nous en discuterons avec M. Lane.

**M. Aylward:** Oui, cela pourrait avoir été une des raisons. Oui, tout à fait. C'est une installation coûteuse, une installation d'envergure, mais je ne peux pas vous faire de commentaires parce que c'est très technique.

**Le sénateur Marshall:** Après tout le travail que vous avez fait au sein de votre comité des transports et de votre comité de Stephenville, vous n'êtes pas plus avancé maintenant que vous l'étiez lorsque vous avez commencé, à l'exception des promesses que vous ont faites les politiciens.

**M. Aylward:** Permettez-moi de vous dire qu'il y a certaines personnes qui ne font pas de la politique mais qui sont de vrais bons politiciens.

**Le sénateur Marshall:** Nous avons également constaté cela.

**M. Aylward:** D'une certaine façon, nous avons fait un grand pas. En tant que collectivité et que région, nous avons décidé que, peu importe l'issue, nous allons travailler à mettre sur pied nos propres services de commercialisation, advenant le cas où une certaine compagnie aérienne ne voudrait pas collaborer avec nous. Nous avons déjà commencé. Nous communiquons

[Text]

every business that we can find, and we are developing a plan to do that.

**Senator Marshall:** That is from a provincial government point of view.

**Mr. Aylward:** Provincial and municipal. The municipality has done amazing work over the last six to eight months.

**Senator Marshall:** It is an expensive proposition.

**Mr. Aylward:** It's an expensive proposition, but we decided that we are not going to depend on any more decisions from away and from airlines sitting around board tables. We are going to try to make it so attractive that they will want to come in. We are going to try to do our best with that. That is what has come out of it. We are still into lobbying the different airlines. We are still into lobbying for status change. We are now awaiting decisions, really. We have done a lot of lobbying, but we haven't got any final decisions yet and that is not helping us, mind you.

**Senator Marshall:** Does the provincial government have any plans to approach the federal government on a development agreement under this new co-operation program?

**Mr. Aylward:** Yes, they do.

**Senator Marshall:** They could get a lot of funding if they sign up Hibernia.

**Mr. Aylward:** We had a preliminary briefing with the consultants who were doing a marketing study for the airport only a few days ago, and they have come up with some pretty good recommendations for the long term. The only problem is that we have to survive, to make sure we are ready and making plans. We are going to do that, but what we need is somebody to respond to the needs of this area. That is what we are asking. For the life of me, I still cannot figure out why we haven't got a joint fare agreement or why another airline is not here.

**Senator Marshall, Acting Chairman:** Senator Cochrane.

**Senator Cochrane:** Mr. Chairman, just for the Record as well; it was the Member of Parliament for St. John's, Mr. Ross Reid, who was responsible in helping the local group, with Mr. Aylward and others, to have a meeting with the Minister of State for Transport in Ottawa, and I think that that should be put on the Record as well.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, I have something else for the Record.

**Senator Marshall, Acting Chairman:** Senator Graham.

**Senator Graham:** I certainly know that the Committee would not want this opportunity to pass, or Mr. Aylward to leave the witness stand, without extending congratulations to he and his wife, Anne, on the birth of their first son, Mark, last Saturday. I think I can report that both Anne and Mark are

[Traduction]

avec toutes les entreprises que nous pouvons trouver et nous sommes en train d'élaborer un plan à cette fin.

**Le sénateur Marshall:** Cela se fait au niveau du gouvernement provincial.

**M. Aylward:** Provincial et municipal. La municipalité a fait un travail remarquable au cours des six à huit derniers mois.

**Le sénateur Marshall:** C'est une entreprise coûteuse.

**M. Aylward:** Oui, c'est une entreprise coûteuse, mais nous avons décidé que nous ne dépendrions plus d'aucune décision prise ailleurs et prise par des transporteurs aériens qui siègent à des conseils d'administration. Nous allons essayer de rendre notre marché tellement attrayant que les entreprises voudront en avoir une part. Nous allons essayer de faire de notre mieux. Voilà un des résultats de notre travail. Nous faisons encore des pressions auprès des différentes compagnies aériennes. Nous faisons encore des pressions pour obtenir un changement de statut. À l'heure actuelle, nous attendons leurs décisions. Nous avons fait beaucoup de pressions, mais on ne nous a pas encore communiqué de décision finale, et cela nous nuit, comme vous pouvez vous en douter.

**Le sénateur Marshall:** Est-ce que le gouvernement provincial a l'intention d'élaborer une entente de développement avec le gouvernement fédéral dans le cadre du nouveau programme de coopération?

**M. Aylward:** Oui, il en a l'intention.

**Le sénateur Marshall:** Il pourrait obtenir beaucoup de financement s'il signait une entente avec Hibernia.

**M. Aylward:** Nous avons eu une séance d'information préliminaire avec les consultants qui ont fait une étude de marché pour l'aéroport, il y a quelques jours, et ils nous ont fait part de quelques bonnes recommandations pour le long terme. Notre seul problème, c'est de survivre, d'être prêts et de faire des plans. C'est ce que nous allons faire, mais nous avons besoin que quelqu'un s'intéresse aux besoins de notre région. C'est ce que nous demandons. Pour l'amour du ciel, je ne comprends pas pourquoi nous n'avons pas encore signé une entente de tarif commun ou pourquoi une autre compagnie aérienne ne dessert pas notre région.

**Le sénateur Marshall, président intérimaire:** La parole au sénateur Cochrane.

**Le sénateur Cochrane:** Monsieur le président, j'aimerais que figure au compte rendu que c'est le député de St-Jean, M. Ross Reid, qui était chargé d'aider le groupe local, avec la collaboration de M. Aylward et d'autres personnes, à obtenir une rencontre avec le ministre d'État aux Transports à Ottawa. Je pense que cela devrait figurer au compte rendu également.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, il y a autre chose que j'aimerais voir figurer dans le compte rendu.

**Le sénateur Marshall, président intérimaire:** Vous avez la parole, monsieur le sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** Je sais que le Comité ne voudrait pas laisser passer cette occasion, ou laisser partir le témoin, M. Aylward, sans le féliciter lui et sa femme, Anne, pour la naissance de leur premier fils, Mark, dimanche dernier. Je crois que je peux signaler que Anne et Mark sont tous les deux en

[Text]

doing very well; he weighed in at a healthy eight pounds and, obviously, the father is pretty peppy himself.

**Senator Marshall:** That point is well taken, Senator Graham, and if we had the funds in the Committee, we would send him a little gift. I happened to be here nine months ago and now I am here when he is having his first child. I suppose I shouldn't have said nine months. No, it was over nine months. Thank you very much, Kevin.

**Mr. Aylward:** Thank you very much, and we appreciate you being here and we look forward to your results.

**Senator Marshall, Acting Chairman:** My advisor tells me that we are going to take a three minute break.

UPON RECESSING

UPON RESUMING

**The Chairman:** Mr. Larry Short, Member of the House of Assembly for St. Georges. Do you care to make any opening statement, or are you prepared to go directly into your brief?

**Mr. Larry Short, MHA for St. Georges:** Just to say that I am going to be very brief, because I would think that over the last day or so, there is probably very little that hasn't been said on this topic, so I didn't want to ramble on, but just to make a few comments on behalf of the district.

Mr. Chairman, Senate Committee members, I would first of all like to take this opportunity to thank you for showing such an interest in this issue and the southwest region of the province. On behalf of the constituents of St. George's district, I would like to say that we are very appreciative of your attentiveness to this issue.

Mr. Chairman, Senators, anything that happens in Stephenville, generally, has an effect on the whole southwestern region of this province. By way of example, I have mentioned here that even though the meeting is here in Stephenville, the supper last night was in my district. It is that closely related. Even though I have not been personally involved in this issue, as groups in the town of Stephenville are, I am very concerned with what effect Air Canada's pullout and subsequent events will have on my district, in the future.

Many companies, fish plants and contractors that do business in the district depend on the services of Stephenville Airport for the shipping and receiving of goods to and from other parts of Canada. It is imperative, in my view, that Stephenville have a carrier such as First Air to provide the service southwestern Newfoundland needs to prosper and grow.

If, as Section 3 (d) of the Act states, and this was talked about yesterday by the Town of Stephenville:

[Traduction]

bonne santé. Le fiston pesait à la naissance quelque 8 livres et, de toute évidence, le père semble avoir passé l'épreuve avec succès.

**Le sénateur Marshall:** Tout est bien noté, monsieur le sénateur Graham, et, si le Comité disposait des fonds nécessaires, il enverrait un petit cadeau aux heureux parents. J'étais ici il y a neuf mois et maintenant je suis ici pour la naissance de son premier enfant. Je suppose que je n'aurais pas dû dire neuf mois. Non, cela fait plus de neuf mois. Merci beaucoup, Kevin.

**M. Aylward:** Merci beaucoup. Nous apprécions votre intérêt à notre égard et nous avons hâte de voir vos recommandations.

**Le sénateur Marshall, président intérimaire:** Mon conseiller me dit que nous allons faire une pause de trois minutes.

PAUSE

**Le président:** M. Larry Short, membre de l'Assemblée législative pour St. George. Voulez-vous faire une déclaration d'ouverture ou voulez-vous lire tout de suite votre exposé?

**M. Larry Short, membre de l'Assemblée législative pour St. George:** Je veux simplement vous dire que je serai très bref, car, au cours des derniers jours, on a probablement tout dit sur le sujet. Donc, je ne veux pas parler pour rien dire, mais je veux simplement faire quelques commentaires au nom de mon district.

Monsieur le président, membres du Comité sénatorial, j'aimerais tout d'abord profiter de cette occasion pour vous remercier de l'intérêt que vous portez à la question qui nous occupe et à la région sud-ouest de la province. Au nom des électeurs du district de St. George, j'aimerais vous dire que nous apprécions grandement l'importance que vous accordez à cette question.

Monsieur le président, sénateurs, n'importe quel événement qui se produit à Stephenville a, en général, des répercussions sur la région sud-ouest de la province. À titre d'exemple, je vous dirai que, bien que la rencontre ait lieu ici à Stephenville, le souper hier soir a eu lieu dans mon district. Les liens sont très étroits. Bien que je n'aie pas participé personnellement aux groupes de pression, comme ceux de Stephenville, je suis très préoccupé par les répercussions que l'abandon du service aérien par Air Canada et tout ce qui s'ensuit auront sur mon district à l'avenir.

De nombreuses entreprises, usines de traitement du poisson et entrepreneurs qui font affaire dans le district comptent sur les services de l'aéroport de Stephenville pour expédier des produits vers d'autres régions du Canada et pour en recevoir. Selon moi, il est impératif qu'un transporteur comme First Air desserve Stephenville afin que le sud-ouest de Terre-Neuve puisse prospérer et croître.

S'il est vrai, comme il est mentionné à l'article 3(d) de la Loi et comme les représentants de la ville de Stephenville l'ont signalé hier, que

*[Text]*

Transportation is recognized as a key to regional economic development

How can you promote the potential of this region when you have someone like Air Canada not willing to enter into a joint fare arrangement with a group like First Air?

Mr. Chairman, if Air Canada, in conjunction with Air Nova, was not willing to provide the service needed, why not give others, who wish to, an opportunity to try? Sir, if there was not collusion in the marketplace, it certainly sounds like it to me, and I believe Mr. Graham alluded to that yesterday in a question, when Air Nova was being questioned, and I still think that there had to be something going on between Air Canada and Air Nova, at least it appears to me.

**Senator Graham:** For the Record, Mr. Chairman, I asked Mr. Thompson, who was then the witness, whether he thought there was any collusion in the marketplace.

**Mr. Short:** From my point of view, I am saying, it certainly appears to be.

The Stephenville Airport is an excellent facility and we, on the west coast, are very proud of it. I am very concerned about the effects of its downgrading, should that ever happen. Yesterday, again, Stephenville in its brief, talked about the category five and category four rating and so on. That is what I was referring to here.

It is my experience that once you lose something, it is much more difficult to get it back. I would hate to see Stephenville in that position with the airport.

Mr. Chairman, Senate members, St. Georges district and indeed, the whole of the southwestern region, has great potential in forestry, fishing, mining, tourism and agriculture. If, for example, you wanted to market, using an airport, fresh lobster, salmon or agricultural products such as strawberries or whatever in large quantities, how would you now do it? Personally, I don't think it can be done right now with the present cargo capacity of the Dash 8. I believe if we were trying to market something right now with what we are using, it is not possible. I listened yesterday to all the fancy footwork around cargo capacities, especially from the gentleman from Air Nova, and he never did get right down and say how much they could handle at one time, and I personally believe that that is at the crux of the matter. I don't think Air Atlantic has the cargo capacity and I don't think Air Nova has it either.

Sir, how do you promote the potential of your area if you don't have the services necessary to attract businesses interested in coming in, and Mr. Aylward alluded to this a little while ago when he was talking; the fact that we are trying to promote the west coast, we are trying to get businesses to come to the Stephenville area or whatever, but if you don't have the services to go hand in hand with that, then I think it is very difficult to promote that idea.

*[Traduction]*

les transports sont reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional,

comment pouvons-nous promouvoir les attraits de la région lorsqu'une entreprise comme Air Canada refuse de signer une entente de tarif commun avec un groupe comme First Air?

Monsieur le président, si Air Canada, en collaboration avec Air Nova, n'a pas voulu fournir le service dont nous avons besoin, pourquoi ne pas donner à d'autres qui le désirent l'occasion d'essayer? Monsieur, il n'y a peut-être pas eu collusion, mais cela y ressemble beaucoup, et je crois que M. Graham a évoqué cette possibilité hier lorsqu'il posait des questions aux représentants d'Air Nova. À mon avis, il a dû y avoir une entente entre Air Canada et Air Nova, c'est du moins ce qu'il me semble.

**Le sénateur Graham:** Pour le compte rendu, monsieur le président, j'ai demandé à M. Thompson, qui témoignait à ce moment-là, s'il pensait qu'il y avait eu collusion.

**M. Short:** Ce que je dis, c'est que, selon moi, il semble certainement y avoir eu collusion.

L'aéroport de Stephenville est doté d'excellentes installations, et nous, les habitants de la côte ouest, en sommes très fiers. Je suis très préoccupé par les répercussions que pourrait avoir une diminution de sa cote, le cas échéant. Hier, les représentants de Stephenville ont parlé dans leur exposé des cotes et des catégories 4 et 5, et ainsi de suite. C'est de cela que je parle maintenant.

Mon expérience me dit qu'une fois que vous avez perdu quelque chose, il est beaucoup plus difficile de les récupérer. Je n'aimerais pas que Stephenville et son aéroport aient à vivre cette situation.

Monsieur le président, membres du Sénat, le district de St. George et, en fait, toute la région du sud-ouest offrent de grandes possibilités dans les domaines de la foresterie, de la pêche, des mines, du tourisme et de l'agriculture. Si, par exemple, vous vouliez commercialiser du homard frais, du saumon ou des produits agricoles comme les fraises en grandes quantités en vous servant de l'aéroport, comment le feriez-vous maintenant? Personnellement, je ne crois pas que vous pourriez le faire à l'heure actuelle étant donné la capacité d'emport de fret des Dash 8. À mon avis, ce ne serait pas possible de commercialiser un produit quelconque en ce moment étant donné les appareils qui sont utilisés. J'ai écouté hier toutes les belles paroles sur les capacités d'emport de fret, en particulier de la part du représentant d'Air Nova, et ce dernier n'a jamais dit clairement quel volume de fret il pouvait emporter à la fois. Je crois que cette question est au cœur du problème. Je ne crois pas qu'Air Atlantic ait la capacité d'emport de fret nécessaire, ni d'ailleurs Air Nova.

Monsieur, comment peut-on promouvoir les possibilités d'une région si l'on n'a pas les services nécessaires pour attirer les entreprises qui pourraient être intéressées? M. Aylward a évoqué ce problème tout à l'heure. Nous essayons de promouvoir la côte ouest, nous essayons de faire venir les entreprises à Stephenville ou dans la région, mais, comme nous n'avons pas de services appropriés à leur offrir, il est très difficile de vanter les attraits de notre région.

[Text]

I am sure the Committee is familiar with the idea of getting slapped and turning the other cheek and my question is; is that what Air Canada expects from those involved with this issue? I believe we, as a group of Canadian citizens, have been treated most unfairly. It is one thing for Air Canada to pull out after 42 years of service, but I feel it is an entirely different issue when you restrict your competition by making it so difficult that some other groups can't now offer the service desperately needed in the area. I feel that the price of deregulation is very expensive, both to the airport and the people of this area.

Yesterday, I think there were some comments made about whether deregulation was good or bad and, again from my point of view, I don't think it has worked very well, in favor of Stephenville.

Mr. Chairman, Committee members, there may be one glimmer of hope in this whole issue. I can't help but wonder how Air Canada must feel about getting its image as a good corporate citizen tarnished by all of this publicity. There may yet be hope for a change of heart. Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Short. Senator Marshall.

**Senator Marshall:** Mr. Short, everybody has mentioned regional development and I think we have overlooked that; the importance of regional development anywhere in Canada and the infrastructure required. Regardless of what Air Canada is doing or anybody is doing, this area requires air transport for its economic future, and I think that should be put on the Record, and I just wanted to commend you on bringing that out.

Governments are prepared to spend multi-millions and billions of dollars to put in an infrastructure, regardless of whether it is politically advantageous, and do anything. Mr. MacIsaac mentioned that Community Futures gets \$4,000,000 to try to uplift the community, and I am sure there are many more millions spent in other areas that everybody is surprised at. I think that is one point that we should stress; is the requirement of air transportation, in its best forum, and government should try to provide that; whether it is in funds for Community Futures, or whether it is in funding or twisting somebody's arm to provide the services required. Would you agree with that?

**Mr. Short:** Yes, I certainly would. As most people here know, I have been involved with the rural development movement for the last seven years, both as a local president and last year, as Western Director of the Rural Development Council for the province. I strongly believe that the west coast does have a great potential, whether it is in scallops or whether it is in tree nurseries or tourism or commercial salmon or the angling or whatever it is, we need to promote all these things. It is there, and I have always believed that we, as a province,

[Traduction]

Tous les membres du Comité connaissent, j'en suis certain, le passage de la Bible où il est question de présenter l'autre joue, après avoir été frappé une première fois. Est-ce qu'Air Canada s'attend à ce que nous adoptions une telle attitude dans cette affaire? À mon avis, nous, en tant que groupe de citoyens canadiens, avons été traités de la façon la plus inéquitable. Passe encore qu'Air Canada abandonne un service aérien après 42 ans, mais il est tout à fait inacceptable que cette compagnie gêne ses compétiteurs en faisant en sorte que d'autres groupes ne puissent pas nous offrir les services dont nous avons si désespérément besoin. J'estime que le prix de la déréglementation est très coûteux, tant pour l'aéroport que pour les habitants de la région.

Hier, certaines personnes se sont prononcées sur les points positifs et négatifs de la déréglementation. À mon avis, la déréglementation n'a pas donné de très bons résultats, du moins pour Stephenville.

Monsieur le président, membres du Comité, il y a peut-être une lueur d'espoir dans toute cette affaire. Je ne peux pas m'empêcher de me demander comment Air Canada réagira à la détérioration de son image de bon citoyen corporatif suite à la publicité actuelle sur cette affaire. On peut espérer qu'elle changera d'avis. Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Short. Je cède la parole au sénateur Marshall.

**Le sénateur Marshall:** M. Short, tous les intervenants ont parlé de développement régional, et je crois que nous avons sous-estimé l'importance du développement régional partout au Canada et de l'infrastructure qui est nécessaire. Peu importe ce qu'Air Canada fait ou peu importe ce que n'importe qui fait, cette région a besoin de services aériens pour assurer son avenir économique. Je crois que cela devrait figurer au compte rendu et je voulais simplement vous remercier d'avoir souligné ce point.

Les gouvernements sont prêts à dépenser des millions et des milliards de dollars pour construire des infrastructures, sans se préoccuper si ces dépenses sont politiquement avantageuses ou non, et à faire n'importe quoi. M. MacIsaac a mentionné que la collectivité a reçu 4 millions de dollars dans le cadre du programme de développement des collectivités, et je suis certain qu'il y a beaucoup d'autres millions de dollars qui sont dépensés dans d'autres domaines auxquels on n'aurait pas pensé. Je crois qu'il faut souligner ce point. J'estime que le gouvernement devrait essayer de fournir un service aérien, qui s'avère nécessaire, en se servant des fonds du programme de développement des collectivités ou en finançant ou en forçant une compagnie à fournir les services requis. Êtes-vous d'accord avec cela?

**M. Short:** Oui, je suis tout à fait d'accord. Comme la plupart des gens qui sont ici le savent, je me suis occupé de développement rural au cours des sept dernières années tant à titre de président local que, l'an dernier, de directeur pour l'ouest de la province du Conseil de développement rural. Je crois fermement dans les possibilités de la côte ouest, qu'il s'agisse des pétoncles, des pépinières, du tourisme, de la pêche commerciale ou sportive au saumon ou de toute autre chose. Nous devons promouvoir tous ces produits et services. Ce sont nos

[Text]

have to look at what we have. We can't go looking for things that we can't develop; mega-projects or dream projects or whatever you want to call them, in some cases, but we do have the potential on the west coast. Mining is just coming into its own right now and, again, these groups are going to need a service and I think Stephenville is the ideal spot for that service, in terms of airport transportation and so on.

**Senator Marshall:** That is a good point. That is all I have.

**The Chairman:** Following up on that, Mr. Short; I totally agree with Senator Marshall. You might be surprised at how many people at this table have, in their past lives, been involved in just that; in the matters of the development of remote regions. Senator Graham was very active as head of the Cape Breton Development Corporation. I was the President of Nova Scotia's Industrial Development Bank. Senator Spivak has been very involved. As a matter of fact, I think that around this table, you will find that a large number are totally in sympathy with this particular problem; how you assist an underdeveloped — I don't even like to use that word, but I guess it is a correct one — or a remote region. I think your points are well taken. Are there any further questions for Mr. Short? Thank you very much for a very good brief.

**Senator Marshall:** Before you go, how old are you, Mr. Short?

**Mr. Short:** 40.

**Senator Marshall:** You were only 20 years old 20 years ago, when I was down around St. Georges. I remember your grandfather.

**The Chairman:** You probably will notice, ladies and gentlemen, that Senator Marshall still thinks that he is a Member of the House of Commons; he seems to be constantly campaigning. Maybe he is looking for an elected Senate in some time.

Mr. Ramsey, thank you for giving up the spot to Mr. Smith and Mr. Smith, you can go ahead now.

**Mr. Gerald Smith, President, Port au Port Economic Development Association:** For the information of the Committee, our brief will be found on page 28, in the copy that you have.

First of all, just to introduce our delegation from Port au Port this morning: myself, Gerald Smith, I am President of the Port au Port Economic Development Association. With me this morning is Mr. Allan Alexander. Mr. Alexander is the immediate past president of that organization. We are a voluntary development group that are part of the rural development movement in this province, which I am sure some of you know something about; a movement which, right at the present time, comprises some 57 development associations throughout the island, and in Labrador.

Mr. Chairman, ladies and gentlemen, the Port au Port Economic Development Association, as representative of the elec-

[Traduction]

ressources, et j'ai toujours cru que nous, en tant que province, devons mettre en valeur ce que nous avons. Nous ne devons pas rechercher des choses que nous ne pouvons pas développer, comme des méga-projets ou des projets chimériques ou quel que soit le nom que vous leur donnez, mais la côte ouest a certaines possibilités. L'exploitation minière est une activité toute récente qui offre des possibilités, et les personnes qui s'y intéresseront auront besoin d'un service aérien, et je crois que Stephenville est l'endroit idéal pour ce genre de service, en termes d'aéroport, de transport, etc.

**Le sénateur Marshall:** C'est un point de vue intéressant. Je n'ai plus de questions à poser à M. Short.

**Le président:** Pour faire suite à ce que vous avez dit, monsieur Short, je suis totalement d'accord avec le sénateur Marshall. Vous seriez surpris d'apprendre combien de personnes autour de cette table se sont occupées, par le passé, de développement des régions éloignées. Le sénateur Graham a joué un rôle important comme chef de la Société de développement du Cap-Breton. J'ai été président de la Banque d'expansion industrielle de la Nouvelle-Écosse. Le sénateur Spivak s'est également beaucoup intéressé à ces questions. De fait, je crois que vous trouverez, autour de cette table, un grand nombre de personnes qui sympathisent entièrement avec vous sur cette question, c'est-à-dire sur la façon d'aider une région sous-développée—je n'aime pas ce terme, mais je crois qu'il est correct—ou une région éloignée. Nous avons bien pris note des points que vous avez soulevés. Quelqu'un veut-il poser d'autres questions à M. Short? Merci beaucoup pour un très bon exposé.

**Le sénateur Marshall:** Avant que vous nous quittiez, pouvez-vous me dire quel âge vous avez, monsieur Short?

**M. Short:** 40 ans.

**Le sénateur Marshall:** Vous n'aviez que 20 ans il y a 20 ans, lorsque j'étais dans le coin de St. Georges. Je me souviens de votre grand-père.

**Le président:** Vous remarquerez certainement, mesdames et messieurs, que le sénateur Marshall se croit encore député fédéral; il a l'air de passer son temps à faire campagne. Il envisage peut-être pour bientôt l'élection au Sénat.

M. Ramsey, merci de laisser place à M. Smith. M. Smith, vous pouvez y aller.

**M. Gerald Smith, président de l'Association de développement économique de Port-au-Port:** Je signalerai au Comité que notre mémoire se trouve page 28, dans l'exemplaire que vous avez.

Tout d'abord, permettez-moi de vous présenter la délégation de Port-au-Port: je suis Gerald Smith, président de l'Association de développement économique de Port-au-Port. Je suis accompagné ce matin de M. Allan Alexander, qui m'a immédiatement précédé à la tête de notre association. Nous formons un groupe bénévole inscrit dans le mouvement de développement rural de la province, mouvement dont certains d'entre vous ont sans aucun doute entendu parler; un mouvement qui, à l'heure où nous parlons, représente quelque 57 associations de développement dans toute l'île et au Labrador.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, l'Association de développement économique de Port-au-Port, qui repré-

## [Text]

toral district of Port au Port, proposes to put forward the views of this area, with regards to the cutback in services at the Stephenville Airport.

To give you a better understanding of where we are coming from on this issue, I will first of all give you a brief overview of the history of this area. As with other areas of the province, the earliest history of this area is a history of the fishery, however, in one way, our development was quite distinct in that the earliest settlers in this area were French and our continuing development is unique in that we are the only area of the province to retain a large Francophone population, where the French culture and the French language are very much alive. A large part of the Anglophone population of this area were the results of the earliest resettlement program in this province when, during the 1930's, under the commission of government, people from Fortune Bay and Placentia Bay were relocated to Lourdes and Point au Mal respectively. The history of the fishery in Port au Port, like that of the rest of the province, had its ups and downs. However, through their ingenuity and hard work, utilizing the resources of the land and the sea, the earliest settlers were able to carve out a livelihood for themselves on this bleak and barren shore. The area has known prosperity, as when the limestone quarry operated at Aguathuna and the American base was in operation at Stephenville. The military base at Stephenville was, in particular, a major economic boon to this area. During the construction and operation of the base, jobs were plentiful and most people abandoned the traditional lifestyles of farming and fishing for the more secure and lucrative nine to five jobs.

However, as strong an impetus as the establishment of the base was to the area, its gradual demise and eventual closure was equally devastating to the local economy and demoralizing to the population of the area. By the time that the military base closed in 1966, many people had already left the area and the out-migration then increased. Those who chose to remain, found it was very difficult in returning to the traditional lifestyles, for they no longer possessed the skills necessary to make a living from fishing and farming.

Ladies and gentlemen, in the intervening twenty-odd years since the closure of the base, it has been a struggle for the people of this area to survive. However, through the persistence and tenaciousness of our people, we have indeed survived, but the road has been anything but easy.

The Port au Port Economic Development Association was formed around the time that the base was being phased out, and over the past 25 years, hundreds of volunteers have given of their time, seeking to, once again, bring prosperity to this area.

While we have experienced some success, we are still a long way from achieving our goal.

The fishery is still the biggest employer in this area, and since the fishery is seasonal, a large part of our population find themselves unemployed for portions of each year. At these times, our people must either resort to social assistance or Unemployment Insurance.

## [Traduction]

sente le district électoral de Port-au-Port, se propose de faire connaître le point de vue de la région en ce qui concerne les coupures du service à l'aéroport de Stephenville.

Pour mieux vous faire comprendre les fondements de notre position sur ce sujet, permettez-moi tout d'abord de vous donner un bref aperçu de l'histoire de notre région. Comme celle de bien d'autres secteurs de la province, notre histoire commence avec la pêche, mais notre évolution se démarque par un certain aspect: les premiers colons étaient français, et notre évolution a ceci de particulier que nous sommes la seule région de la province à avoir gardé une forte population francophone, parmi laquelle la langue et la culture françaises sont encore très vivantes. Une grande partie de la population anglophone de la région s'est installée lors des premiers programmes de recolonisation de la province, dans les années 30, quand, avec l'appui du gouvernement, des gens de la baie de Fortune et de la baie de Plaisance ont été réinstallés respectivement à Lourdes et à Point-au-Mal. L'histoire de la pêche à Port-au-Port, comme celle du reste de la province, connaît des hauts et des bas. Pourtant, grâce à leur ingéniosité et à leur ardeur au travail, en utilisant les ressources de la terre et celles de la mer, les premiers colons ont su gagner leur pain sur ce rivage âpre et désolé. La région a connu la prospérité, notamment quand fonctionnait la carrière de calcaire d'Aguathuna et qu'il existait une base américaine à Stephenville. Cette base militaire, en particulier, a été pour la région une véritable aubaine. Pendant la construction et l'exploitation de la base, les emplois abondaient, et la plupart des habitants ont abandonné les modes de vie traditionnels de l'agriculture et de la pêche pour la sécurité d'un emploi lucratif de 9 à 5.

Pourtant, si la base a été pour la région un élément extraordinairement dynamique, son démantèlement graduel et finalement sa fermeture ont, de façon toute aussi intense, ravagé l'économie locale et démoralisé la population. Au moment où la base a fermé, en 1966, bien des gens avaient déjà quitté la région, et l'exode s'est accentué. Ceux qui ont choisi de rester ont trouvé très difficile le retour au mode de vie d'antan, car ils ne possédaient plus les connaissances nécessaires pour tirer leur subsistance de la pêche et de l'agriculture.

Mesdames et messieurs, une vingtaine d'années s'est écoulée depuis la fermeture de la base, vingt ans de lutte qu'ont menée les habitants de la région pour leur survie. Pourtant, grâce à la résistance et à la ténacité de notre population, nous avons réussi à survivre, même si la route n'a pas été facile.

L'Association de développement économique de Port-au-Port est née vers la période où la base commençait à fermer ses portes et, depuis 25 ans, des centaines de volontaires se dévouent pour tenter de redonner une certaine prospérité à notre région.

Nous avons obtenu quelques résultats positifs, mais nous sommes loin d'avoir atteint notre objectif.

La pêche reste le premier employeur de la région et, à cause de son caractère saisonnier, une bonne partie de la population se trouve sans emploi chaque année pendant certaines périodes. Les gens sont alors obligés d'avoir recours au bien-être social ou à l'assurance-chômage.

*[Text]*

The local office of the Department of Social Services has estimated that during the winter months, the unemployment rate in the area is approximately 90%.

The Port au Port Economic Development Association is genuinely concerned for the future of this area. In connection with this, we have focused a good deal of attention on the concerns of youth. If this region of the province is to have a future, then our young people must be prepared to stay and carry on the struggle. In the Youth Survey of 1983, and the follow-up report of 1987, the desires of the young people to remain in this area are quite evident, but equally evident, is the monumental task with which they are faced.

For a life in Port au Port, as in most of rural Newfoundland, is one of sacrifice. If you cannot live without a few amenities, then it is obvious that you had better set your course for some other area.

Ladies and gentlemen, it should be obvious to you by now the serious challenge faced by our organization in trying to effect a turnaround in our economy and thus, ensure a future for this area.

In light of this, I am sure that you can appreciate our extreme disappointment in learning that Air Canada was withdrawing from Stephenville. After enjoying this service for 40 years, it was with a certain sense of disbelief that we learned of the Air Canada decision. Somehow, over the years, we had come to view Air Canada as a good corporate citizen, but with one short announcement, our illusions were shattered. The irony of it all was that western Newfoundland would never have found itself faced with the two airport controversy if Air Canada, years earlier, had agreed to allowing Eastern Provincial Airways to share the facility at Stephenville.

The efforts of the Port au Port Economic Development Association to promote development in our area are largely predicated on the close proximity of the airport in Stephenville.

In mining, whenever government is trying to attract developers to our area, the availability of the airport is a strong selling point. With the recent developments at Lower Cove, and renewed interest in Aguathuna, we have every reason to believe that our mineral resources will, once again, be an important source of economic wealth to our region. We fear that, without strong transportation links, this interest may wane.

We feel that tourism has the potential to become an important part of the local economy. Working in close co-operation with the local Francophone Association, we hope to utilize the fact that we are the only area in the province that can boast of a truly native Francophone population.

Strong transportation links, including a viable air service, are essential if our efforts in promoting tourism are to meet with success.

The main industry of this area continues to be the fishery, and we feel certain that certain recent developments give cause for optimism. In the traditional fishery, we now have a good

*[Traduction]*

Le bureau local du ministère des Services sociaux estime que, pendant les mois d'hiver, le taux de chômage peut atteindre 90p. 100 dans la région.

L'Association de développement économique de Port-au-Port se préoccupe véritablement de l'avenir de cette région. À cet égard, nous avons accordé beaucoup d'attention aux attentes des jeunes. Si cette région de la province doit avoir un avenir, notre jeunesse doit être préparée à rester sur place et à poursuivre la lutte. D'après l'enquête menée auprès des jeunes en 1983 et le rapport de suivi de 1987, le désir des jeunes de demeurer dans la région est évident, mais l'ampleur monumentale de la tâche à accomplir l'est tout autant.

La vie à Port-au-Port, comme dans la plupart des zones rurales de Terre-Neuve, est une vie de sacrifice. Si vous ne pouvez pas vivre sans certaines facilités, il est évident que vous devez mettre le cap sur une autre région.

Mesdames et messieurs, vous devez déjà avoir pris conscience de l'énorme enjeu auquel doit faire face notre association: opérer un changement de direction dans notre économie, et assurer ainsi l'avenir de notre région.

Dans ce contexte, je suis sûre que vous mesurez l'extrême désappointement qui a été le nôtre lorsque nous avons appris qu'Air Canada se retirait de Stephenville. Après avoir bénéficié de ce service pendant 40 ans, c'est avec une certaine incrédulité que nous avons appris cette décision. Au fil des années, nous en étions venus à considérer Air Canada comme une compagnie qui tenait bien sa place dans la société, mais nos illusions ont volé en éclats avec la brève annonce de cette décision. Triste ironie de l'histoire, l'ouest de Terre-Neuve ne se serait jamais trouvé au centre de cette controverse sur les deux aéroports si Air Canada, il y a quelques années, avait accepté d'autoriser Eastern Provincial Airways à partager les installations de Stephenville.

Les efforts déployés par l'Association de développement économique de Port-au-Port pour promouvoir l'expansion de notre région sont fondés en bonne partie sur la proximité de l'aéroport de Stephenville.

Dans le domaine minier, toutes les fois que le gouvernement essaie d'attirer des exploitants dans la région, la présence de l'aéroport est un bon argument de vente. Avec le développement qui se manifeste à Lower Cove, et le regain d'intérêt à Aguathuna, nous avons toutes les raisons de croire que nos ressources minérales vont, une fois de plus, être une importante source de richesse dans notre région. Mais nous craignons que, faute de moyens de transport, cet intérêt ne s'éteigne.

Le tourisme nous semble posséder le potentiel nécessaire pour jouer un rôle important dans notre économie. En collaborant étroitement avec l'association francophone locale, nous espérons utiliser le fait que nous sommes la seule région de la province qui puisse s'enorgueillir de posséder une population francophone d'origine.

Un service de transport solide, et notamment une liaison aérienne viable, sont indispensables au succès de nos efforts dans le domaine touristique.

La principale activité de la région reste la pêche, et nous jugeons que certains éléments nouveaux peuvent justifier notre optimisme. Dans le secteur de la pêche traditionnelle, nous

[Text]

facility for processing fish, however, we are a fresh fish operation, and we rely primarily on American markets.

In recent years, we have experienced some difficulty in attracting and retaining operators for our plant. We were delighted when, last year, Connors Brothers took over operation of our plant at Piccadilly. However, part of the company's plans included shipping a fresh product out of the area on a daily basis, to markets on the mainland of Canada and in the United States, as far west as Los Angeles. This operation requires the availability of a reliable cargo service out of the Stephenville Airport.

Perhaps the most exciting thing to happen in our area in the past 25 years has been related to the scallop fishery. At one time, our area was the site of a lucrative scallop fishery. Unfortunately, due to a massive fishing effort in one particular year, the scallop stocks were sorely depleted. In an effort to rebuild the stocks and restore this lucrative fishery, the Port au Port Economic Development Association undertook what was planned as an enhancement program, some ten years ago. This scallop project, which began as an enhancement program, has now grown to a full-fledged aquaculture project. After this season, we expect to have 15 fishermen involved in this enterprise.

We are excited about the prospects of our aquaculture project, which has attracted a great deal of attention from within our province, as well as centres on the mainland.

In addition to supporting an industry which will eventually involve large numbers of our own fishermen, we feel confident that we will be able to respond to the increased numbers of requests for spat from many areas of the country.

For your information, during this present season, based on the available scientific data, we estimate that we have collected a total of 25,000,000 spat. By any standard, this is phenomenal, and it has demonstrated, beyond any doubt, that Port au Port Bay is ideally suited to the growth of scallops.

In addition to successfully transporting spat throughout the province, we have also shipped the product to Nova Scotia, New Brunswick and Quebec. As an indication in the interest in this operation, the Government of Quebec recently chartered a plane to come to Stephenville to pick up a supply of spat. This was necessitated by the fact that there is no longer a jet service out of Stephenville.

**Senator Marshall:** For the benefit of the Committee, would you explain spat?

**Mr. Smith:** Baby scallops. We collect the spat and this is what we are referring to here when we talk about the 25,000,000 that we have collected this year.

**Senator Bonnell:** It is not the eggs of the spat?

**Mr. Smith:** No, maybe on this matter, I will defer to Mr. Alexander. One of my main reasons for asking Mr. Alexander to come along today is that he is the gentleman who has been spearheading the scallop project, and is certainly more knowledgeable than anyone else.

[Traduction]

possédons maintenant une bonne installation de transformation du poisson, mais nous faisons du produit frais, et nous dépendons avant tout du marché américain.

Ces dernières années, nous avons eu du mal à attirer et à retenir des exploitants pour notre usine. Nous avons été ravis quand, l'an dernier, Connors Brothers a pris en main notre usine de Piccadilly. Mais une partie des projets de cette société portait sur l'expédition quotidienne de poisson frais vers des marchés situés sur le continent, au Canada et aux États-Unis, et même vers l'ouest jusqu'à Los Angeles. Une telle opération exige une liaison de fret aérien fiable à l'aéroport de Stephenville.

L'activité la plus prometteuse qui se soit manifestée dans la région depuis 25 ans, c'est peut-être l'exploitation des pétoncles. Notre région a connu autrefois une pêche lucrative aux pétoncles. Malheureusement, à cause d'un effort de pêche massif déployé une année bien particulière, les stocks de pétoncles ont été gravement affaiblis. En vue de rétablir ces stocks et de remettre sur pied cette pêche lucrative, l'Association de développement économique de Port-au-Port a lancé il y a dix ans ce qui était au départ un programme de mise en valeur. Ce petit projet a grandi pour devenir une vaste entreprise de pécténiculture, c'est-à-dire d'élevage des pétoncles. À la fin de la présente saison, nous comptons avoir 15 pêcheurs engagés dans cette entreprise.

Les perspectives de ce projet aquicole sont prometteuses, et ont attiré beaucoup d'attention tant dans la province que sur le continent.

Nous comptons non seulement soutenir une industrie qui va occuper bon nombre de nos pêcheurs, mais aussi pouvoir répondre à une demande toujours croissante de naissain provenant de nombreuses régions du pays.

À titre de renseignements, au cours de la présente saison, d'après les données scientifiques, nous estimons avoir récolté au total 25 millions de naissains. Il s'agit sans conteste d'un résultat phénoménal qui démontre à l'évidence que la baie de Port-au-Port convient à merveille à la croissance des pétoncles.

Tout en transportant avec succès du naissain d'un bout à l'autre de la province, nous l'expédions aussi en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et au Québec. Preuve de l'intérêt suscité par cette entreprise, le gouvernement du Québec a récemment nolisé un avion pour venir à Stephenville chercher une livraison de naissain. Si l'opération a été nécessaire, c'est qu'il n'y a plus d'avion régulier à Stephenville.

**Le sénateur Marshall:** À titre de renseignement pour le Comité, pouvez-vous expliquer ce qu'est le naissain?

**M. Smith:** Ce sont les tout petits pétoncles. Nous les captions quand ils se fixent sur un substrat; nous en avons ainsi recueilli 25 millions cette année.

**Le sénateur Bonnell:** Ce ne sont pas les œufs du naissain?

**M. Smith:** Non, mais, sur ce sujet, je demanderai à M. Alexander d'intervenir. Si je l'ai prié de m'accompagner aujourd'hui, c'est surtout parce que ce monsieur a été le fer de lance du projet de pécténiculture, et qu'il connaît le dossier mieux que n'importe qui.

[Text]

**Senator Marshall:** We don't want to disturb your trend, maybe we could ask the question afterwards.

**The Chairman:** That is what we had last night, isn't it?

**Senator Marshall:** Yes. We will give you a chance, Mr. Smith.

**Mr. Smith:** Very good, then. If you ate scallop last night, I certainly hope that it was a Port au Port product.

While we feel that our scallop aquaculture project has much potential, we are also convinced that our ability to respond to requests from outside our province will be dependent on the availability of a regular jet service to the mainland. Providing spat to other operators is seen as an important element of our scallop industry.

Ladies and gentlemen, as has been pointed out, we are faced with some very serious problems in Port au Port. We have accepted responsibility for our destiny, and have tried to chart our course. However, the burden is heavy, the problems many, and when we do cry out to complain, we cannot but wonder if anyone is listening or, indeed, cares. As we go about the daily task of trying to provide for ourselves and our families, and as we try to create a future for our area, we feel compelled to remind government that it, too, should feel a commitment to work closely with us.

Unless we are able to restore full jet service through Stephenville, and thus ensure the viability of that airport, we feel strongly that this will seriously impede the initiatives which we have undertaken over the past few years.

While we recognize that industry concerns itself primarily with the profit and loss columns, we also accept that government must ensure that the people are not forgotten.

Many of the people whom we represent in Port au Port were born when Newfoundland existed as an independent nation. They are a people who have become Canadian by choice and today, they take great pride in the fact that they are Canadians. All they ask is that, for themselves and their family, they have an opportunity to share in the Canadian dream.

They do not presume that they must, necessarily, emerge as winners, but surely, they have the right to expect a place in the race.

That is the end of our formal presentation, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you. Senator Cochrane.

**Senator Cochrane:** Thank you, Mr. Smith. On page 4 of your opening remarks here, you mention:

The irony of it all is that western Newfoundland would never have found itself faced with the two airport controversy if Air Canada, years earlier, had agreed to allow Eastern Provincial Airways to share the facility at Stephenville.

Would you explain that?

**Mr. Smith:** It is my understanding that at the time that Eastern Provincial Airways was being formed, it was their desire to operate through the airport at Stephenville, and because of their inability to reach an agreement with Air

[Traduction]

**Le sénateur Marshall:** Nous ne voulons pas vous distraire de votre exposé. Nous pourrions vous poser la question plus tard.

**Le président:** C'est ce que nous avons mangé hier soir, n'est-ce pas?

**Le sénateur Marshall:** Oui. M. Smith, je vous en prie.

**M. Smith:** Très bien. Si vous avez mangé des pétoncles hier soir, j'espère au moins que c'était un produit de Port-au-Port.

Si nous sommes convaincus que notre projet de pecténiculture possède un fort potentiel, nous savons aussi que notre aptitude à répondre aux demandes de l'extérieur de la province dépendra de l'existence d'une liaison aérienne régulière avec le continent. L'expédition de naissain aux autres aquiculteurs constitue un élément important de notre propre industrie.

Mesdames et Messieurs, comme je vous l'ai déjà signalé, de très graves problèmes se posent à Port-au-Port. Nous avons accepté la responsabilité de notre avenir, et nous nous sommes fixé un cap. Mais le fardeau est lourd, les problèmes nombreux, et, lorsque nous faisons entendre nos doléances, nous ne pouvons que nous demander si quelqu'un nous écoute, si quelqu'un s'intéresse à nous le moins du monde. Chaque jour nous nous attelons à la tâche d'assurer la subsistance de nos familles, de donner un avenir à notre région, et nous nous sentons contraints d'aller rappeler au gouvernement qu'il doit lui aussi se sentir tenu de collaborer étroitement avec nous.

Si nous ne voyons pas la liaison aérienne régulière rétablie à Stephenville, ce qui assurera la viabilité de cet aéroport, nous craignons beaucoup que cela ne nuise terriblement aux initiatives que nous avons lancées ces dernières années.

Nous savons que l'industrie s'intéresse avant tout à ses profits et pertes, mais, selon nous, le gouvernement doit veiller à ce que les citoyens ne soient pas les grands oubliés.

Bien des gens que nous représentons à Port-au-Port sont nés au temps où Terre-Neuve était une nation indépendante. Notre peuple a choisi de faire partie du Canada, et aujourd'hui les Terre-Neuviens sont très fiers d'être des Canadiens. Tout ce qu'ils demandent, pour eux-mêmes et leur famille, c'est la possibilité d'avoir leur part du rêve canadien.

Ils ne pensent pas qu'ils doivent forcément se retrouver parmi les gagnants, mais ils ont quand même certainement le droit d'entrer dans la course.

Notre exposé officiel est terminé, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie. Le sénateur Cochrane.

**Le sénateur Cochrane:** Merci, M. Smith. À la page 4 de votre introduction, vous signalez:

Triste ironie de l'histoire, l'ouest de Terre-Neuve ne se serait jamais trouvé au centre de cette controverse sur les deux aéroports si Air Canada, il y a quelques années, avait accepté d'autoriser Eastern Provincial Airways à partager les installations de Stephenville.

Auriez-vous la bonté d'expliquer cette affaire?

**M. Smith:** Selon mes informations, au moment de la création d'Eastern Provincial Airways, cette compagnie souhaitait utiliser l'aéroport de Stephenville, mais, comme elle ne parvenait pas à une entente avec Air Canada, qui utilisait alors cet

[Text]

Canada, who was operating out of here at that time, the government of the day subsequently made a decision to establish the second airport in western Newfoundland, with a view to serving as a home base for Eastern Provincial Airways.

**Senator Cochrane:** I had no idea, Mr. Chairman, that Air Canada was involved here. I thought it was the many communities that were concerned and made presentations and so on on that. I wasn't sure that Air Canada was responsible.

**Mr. Smith:** That is my understanding, Senator, and I certainly stand to be corrected, but I have it from some pretty good sources that this was, in fact, the way things transpired.

**Senator Cochrane:** Maybe there is someone who could clarify that for us from the Town of Stephenville.

**The Chairman:** Later on.

**Senator Cochrane:** Later on.

**The Chairman:** Alright, Senator Cochrane. Senator Graham.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, I am just looking at the map here and the Port au Port region. Mr. Smith, you say that during the winter months, the unemployment rate in the area is approximately 90%.

**Mr. Smith:** That is right, Senator.

**Senator Graham:** What is the total population of that area?

**Mr. Smith:** The region we are looking at is about 10,000 people in total.

**Senator Graham:** 10,000 people and the winter months, you are talking about how many, exactly, four or five months?

**Mr. Smith:** As I mention in the brief, the fishery itself is seasonal, and we have been seriously hampered because we haven't been graced with natural harbours and, as a result, one of the problems that we have found over the years, that we have encountered, as a development association, is trying to put in place an infrastructure that could support an extended fishing season. There is not, in that entire area, one natural harbour. What we have had to try to do is try to establish harbours for our fishermen. This has been difficult, again by virtue of the fact that funding has not been readily available, and what we have found ourselves doing, as a development association, as have many development associations in the province, utilizing existing government programs. In particular, programs that are popularly referred to as make work programs. We have used these programs to try and put in place an infrastructure that would, in turn, enable our fishermen to make a living from the fishery and on that point, if I could just add, that speaking as a person who is involved in the rural development movement in this province, we have, from time to time, and last year, there was a bit of controversy with regards to this 1042 and one of the programs coming from the mainland certainly did not portray Newfoundland and, in particular, rural Newfoundland and development associations, in a very positive light in virtue of the fact that these projects had been used or, in their view, abused. In my opinion, it was

[Traduction]

aéroport, le gouvernement de l'époque a décidé de créer le deuxième aéroport de l'ouest de Terre-Neuve, qui devait servir de base à Eastern Provincial Airways.

**Le sénateur Cochrane:** J'ignorais totalement, monsieur le président, qu'Air Canada avait quelque chose à voir avec cette affaire. Je croyais que c'étaient les nombreuses collectivités concernées qui avaient présenté leur point de vue, etc., sur le sujet. Je n'aurais pas cru qu'Air Canada y avait joué un rôle.

**M. Smith:** D'après ce que je peux savoir, monsieur le sénateur, et je ne demande qu'à être détrompé, c'est ainsi que les choses se sont passées. Je le tiens de sources très fiables, c'est ce qui se serait dit.

**Le sénateur Cochrane:** Peut-être que quelqu'un de la municipalité de Stephenville pourrait nous apporter des éclaircissements sur le sujet.

**Le président:** Un peu plus tard.

**Le sénateur Cochrane:** Certainement.

**Le président:** Merci, sénateur Cochrane. Sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** M. le président, j'ai sous les yeux une carte de la région de Port-au-Port. D'après-vous, M. Smith, en hiver le taux de chômage est d'environ 90 p. 100 dans cette région.

**M. Smith:** C'est exact, M. le sénateur.

**Le sénateur Graham:** Quelle est la population de la région?

**M. Smith:** En tout, environ 10 000 habitants.

**Le sénateur Graham:** 10 000 habitants... et combien de temps dure l'hiver exactement, quatre ou cinq mois?

**M. Smith:** Comme je le signale dans le mémoire, la pêche est une activité saisonnière et nous nous sommes heurtés à de grandes difficultés parce que nous n'avons pas de ports naturels, si bien que l'un des problèmes à se poser au fil des années, avec lequel nous avons été confrontés comme association de développement, est de bâtir une infrastructure qui permette de prolonger la saison de pêche. Nulle part dans la région on ne trouve de port naturel. Notre tâche est de chercher à en établir pour nos pêcheurs. Cette entreprise s'est révélée ardue, encore là parce qu'il n'a pas été facile de la financer, et, en tant qu'association de développement, nous avons dû faire comme bon nombre d'autres associations dans la province et nous tourner vers les programmes gouvernementaux et plus particulièrement ceux qu'on appelle couramment les programmes d'emploi. Nous nous en sommes servis pour tâcher de bâtir une infrastructure qui permettrait à nos pêcheurs de vivre de la pêche et à ce sujet, si je puis me permettre, j'aimerais signaler, en invoquant ma participation au mouvement de développement rural dans la province, qu'à quelques reprises l'année dernière, il y a eu une certaine controverse autour du projet 1042 et de l'un des programmes d'origine extérieure, car, du fait qu'on s'en était servi, ou plutôt, au point de vue de certains, qu'on en avait abusé, Terre-Neuve et en particulier le milieu rural et les associations de développement n'étaient certainement pas placés dans un éclairage favorable. À mon avis, ce

[Text]

certainly a one-sided presentation, but regardless, what was totally missed was that development associations, Port au Port in this case, and other development associations throughout the province, are not using these programs by choice. They are using them because that is the only thing that is available to them. We know what we need to do in Port au Port to try and bring about development, but we can't do it without a commitment of some sort of resources.

**Senator Graham:** In that area in which you are talking about a population of 10,000, how many fishermen would there be?

**Mr. Smith:** I will defer to Mr. Alexander on this one.

**Mr. Alexander:** 600 to 800.

**Senator Graham:** 600 to 800 and 90% of them are on Unemployment during that period?

**Mr. Alexander:** We are also hampered by winter ice. We don't have an ice-free environment. Probably three months out of the year we are ice bound; that would be, January, February and March.

**Senator Graham:** Thank you.

**Mr. Smith:** Senator, I should point out, by the way, Mr. Alexander is, himself, a fisherman. This is why I brought him along, because he can certainly relate better to these issues than can I.

**The Chairman:** Senator Bonnell.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, I would like to say that I can see a great similarity here between what has happened in Stephenville and what has happened in Prince Edward Island. Prince Edward Island is a little province surrounded by water, and when you are surrounded by water, you either have to be a damn good swimmer, or you need communications by boat, or you need good communications by air. We, in Prince Edward Island, are having the same types of problems with the Summerside air base being closed out. We are being told it is gone,

[Traduction]

n'est là, assurément, qu'un côté de l'affaire, mais il reste néanmoins qu'on a passé sous silence le fait que les associations de développement de la province et, en l'occurrence, celle de Port-au-Port n'ont d'autre choix que se servir de ces programmes. Elles s'en servent parce que c'est leur unique recours. Nous savons ce qui doit être fait à Port-au-Port pour que la région se développe, mais nous ne pouvons le faire sans la garantie d'une certaine forme d'appui.

**Le sénateur Graham:** Sur les 10 000 habitants de la région dont vous nous parlez, combien y a-t-il de pêcheurs?

**M. Smith:** Je laisserai à M. Alexander le soin de répondre à cette question.

**M. Alexander:** De 600 à 800.

**Le sénateur Graham:** 90 p. 100 de ces 600 à 800 pêcheurs sont au chômage en hiver?

**M. Alexander:** La glace pose aussi des problèmes chez nous. Nous sommes forcés à l'inactivité à cause de la glace environ trois mois dans l'année, soit en janvier, février et mars.

**Le sénateur Graham:** Merci.

**M. Smith:** M. le sénateur, j'aimerais signaler au passage que M. Alexander est pêcheur. C'est la raison de sa présence ici, étant donné qu'il connaît certainement mieux ces questions que moi.

**Le président:** M. le sénateur Bonnell.

**Le sénateur Bonnell:** M. le président, je voudrais signaler que je vois ici une grande similitude entre ce qui est arrivé à Stephenville et ce qu'on a vu à l'Île-du-Prince-Édouard. L'Île-du-Prince-Édouard est une petite province insulaire; or, lorsqu'un territoire est entouré d'eau, il faut soit être bon nageur, soit avoir la possibilité de communiquer avec le continent par bateau ou par un autre moyen. À l'Île-du-Prince-Édouard, la fermeture de la base aérienne de Summerside nous pose le même genre de problèmes. On vient juste de nous

[Text]

they just made an announcement. The other thing I see similar here is that we lost Air Canada as well in June, it was a direct flight coming in and so, therefore, we are losing the same type of thing, only we do have the other airline, with a jet service, so we are not quite as bad off as you are here, that way. The other similarity that I see is that regardless of the political people, who are MNA's or Members of the Legislature, or Members of Parliament or Senators, they seem to be all working together for their area and can understand that unity is needed, and I see here that the business people are the same as in Prince Edward Island. The town is the same as in Prince Edward Island, the Members of the Legislature and the members of the Senate and the members of the House of Commons, but the members of the House of Commons of Prince Edward Island are all of one party, they are all liberal, and they all support the awful devastation that has taken place in Prince Edward Island. The trouble is; we need the support of the Government of Canada, which we don't seem to have at this time, and we have to work towards that end. We have demonstrated on Parliament Hill. We have held banners up there. We had done all the things that you have done, and I think that with what you have done and what we might be able to do for you to help you here, by this Committee's report, maybe we can expect Air Canada to realize that they are not only a corporate citizen of Newfoundland or Prince Edward Island, they are a corporate citizen of all of Canada and, therefore, if they want the support of the rest of Canada, they should try to be a better corporate citizen in these areas. I think that you are just doing a great job here: your Port au Port community, your MNA's, your town, your people and I just wanted to put that on the Record.

**Mr. Smith:** Thank you, Senator.

**The Chairman:** Senator Spivak.

**Senator Spivak:** I am just curious to know what kind of out-migration you have from your community. Given the fact that you have a high rate of unemployment, are there a lot of people that want to leave? Are there a lot of people that leave every year?

**Mr. Smith:** There is a continuous out-migration, but at the same time, in the brief, I reference a couple of studies that our association undertook a few years ago. Unfortunately, time restrictions today did not allow us the opportunity to go into this in detail in our formal brief, but these were studies that we did which were primarily geared towards youth. We wanted to determine what sort of future there was for the youth of Port au Port and basically, what we did back in 1983, we had a study done that identified approximately 800 youth who were living in the Port au Port area, and this would be between the ages of 15 and 24. This study was conducted during the summer months and at that time, it was in the area of 87% of them were unemployed, and these were all young people who were no longer in the school system because if they were still in the school system, they didn't qualify. In checking the patterns on these youth, some of these had left the area and had returned and I remember one of the questions they were asked:

[Traduction]

annoncer la fermeture de la base. Je relève un autre point que nous avons en commun. En juin nous avons aussi perdu la ligne directe d'Air Canada, si bien que nous perdons le même genre de choses mais comme nous avons une autre ligne aérienne, avec des avions à réaction, nous ne sommes pas en aussi mauvaise posture à ce point de vue. Je note aussi que les gens de la politique, qu'ils soient membres de l'Assemblée nationale, du corps législatif ou du Parlement ou qu'ils soient sénateurs, semblent tous travailler ensemble pour leur région et peuvent comprendre qu'il faut s'unir et je constate que les gens des milieux d'affaires chez vous sont comme ceux de l'Île-du-Prince-Édouard. La ville est dans la même situation que l'Île-du-Prince-Édouard en ce qui a trait aux membres du corps législatif, du Sénat et de la Chambre des communes, mais les membres de la Chambre des communes de l'Île-du-Prince-Édouard appartiennent tous au parti libéral et approuvent tous l'horrible dévastation qu'on a vue à l'Île-du-Prince-Édouard. Le problème, c'est que nous avons besoin de l'aide du gouvernement du Canada, aide qui semble nous faire défaut pour l'instant, et nous devons travailler à cette fin. Nous avons manifesté sur la colline parlementaire. Nous avons brandi des bannières. Nous y avons fait tout ce que vous avez fait et je pense qu'avec ce que vous avez accompli et l'aide que nous pourrions vous donner ici, par le rapport de ce comité, nous pouvons peut-être nous attendre à ce que Air Canada comprenne son rôle de société citoyenne, non seulement de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard, mais aussi du reste du Canada et qu'en conséquence, pour aider le Canada il faut qu'elle remplisse mieux son rôle de société citoyenne dans ces régions. J'estime que vous faites ici un travail tout simplement excellent, la communauté de Port-au-Port, les membres de l'Assemblée nationale, la municipalité, la population, et je veux que la chose soit notée officiellement.

**M. Smith:** Merci M. le sénateur.

**Le président:** M. le sénateur Spivak.

**Le sénateur Spivak:** Je serais curieux de savoir quelle est l'ampleur de l'exode dans la population dont vous parlez. Étant donné le niveau de chômage, est-ce que beaucoup de gens veulent partir? Est-ce que beaucoup de gens partent chaque année?

**M. Smith:** L'exode est continu, mais parallèlement, je mentionne dans le mémoire certaines études que notre association a réalisées il y a quelques années. Malheureusement, en raison du manque de temps, nous n'avons pas pu entrer aujourd'hui dans les détails, dans notre mémoire officiel, mais ces études portaient avant tout sur les jeunes. Nous voulions déterminer quelle sorte d'avenir s'offrait aux jeunes de Port-au-Port et, essentiellement, ce que nous avons fait en 1983, nous avons fait une étude auprès de quelque 800 jeunes âgés de 15 à 24 ans de la région de Port-au-Port. Cette étude a été réalisée en été et à l'époque, environ 87p. 100 de ces jeunes étaient au chômage, tous avaient abandonné leurs études, car sinon ils n'auraient pas été admissibles. Lorsque nous avons étudié la situation de ces jeunes, nous avons appris que certains étaient partis, puis étaient revenus et je me rappelle qu'on leur posait notamment la question suivante:

[Text]

Do you want to continue to live in this area?

and the bottom line was yes. This is the kind of situation that we are faced with. For a lot of them, they were able to leave the area and to go away to the mainland and to work there for a while, but for many of them, they were not prepared to make the move. Their roots were so deep here for them, that they wanted to stay. You can argue that that is a reality that we cannot afford in this country, but I would argue otherwise. I think that as a Canadian, it is my birthright, and I should have the choice to be able to live where I want to in this country. That is not to say that I am going to demand of any government that I should have an equal level of services, as with the larger urban centres. I think that would be unrealistic. But surely, I should have the right, if I wish to, to continue to live in rural Newfoundland.

Senators, for your information, I should point out that as a person who lives in rural Newfoundland, and I do know a good deal about rural Newfoundland because I had the privilege for five years to serve as president of the provincial body that represents the development associations in this province, that unless something happens, unless there is a change over the next few years, in 20 years' time, we are not going to be worried about rural Newfoundland because it is not going to exist. The only people that are going to be there; it will be a few retirement communities and that will be it. I have a young family, I have three kids, but I have already decided and I have recognized that their future is not in Port au Port, and a lot of people are in that kind of situation, and this is what we are faced with. We are dying communities. Rural Newfoundland, generally, is and as I said, within 20 years, if we continue to have this sort of thing, if there is no support for the kinds of initiatives that we do have in place, the handwriting is on the wall, and in 20 years from now, it won't be a problem for the Senate or the government of the day, whether it is in Ottawa or Newfoundland, because the rural areas, as we know them now, are just not going to exist.

**Senator Spivak:** That is the point I was after; is whether people would really want to choose to live there and can't. We have the same problem in Manitoba. The other question I would like to ask you, and I just want to say as well that it is not just the people in Port au Port that have a stake in your staying there, it is the rest of Canada. If you have those excellent scallops, we want you to keep on producing them. I wondered about fishing, the things like the scallop farm. How many months does that extend? You said you have three months where you are ice-bound, so how many months does that sort of activity continue?

**Mr. Alexander:** The scallop farming is similar to the blue mussel farming, it is done on the longline system, in suspended culture, and even though we do have ice in January, February and March and probably part of April, we can still harvest through the ice. It would be a 12 month operation.

[Traduction]

voulez-vous continuer de vivre dans la région?

Pour l'essentiel, la réponse a été oui. Voilà le genre de situation dans laquelle nous nous trouvons. Un grand nombre de ces jeunes ont pu partir et travailler un certain temps sur le continent, mais beaucoup n'étaient pas prêts à se déplacer ainsi. Leurs racines étaient si profondes qu'ils voulaient rester. Vous pouvez dire que nous ne pouvons nous permettre un tel attachement dans un pays comme le nôtre, mais c'est une opinion que je ne partage pas. Je crois que le fait d'être Canadien me donne le droit de décider où je veux vivre au Canada. Cela ne veut pas dire que j'ai l'intention d'exiger du gouvernement des services aussi développés que ceux des grands centres urbains. Ce serait manquer de réalisme. Néanmoins, je crois que j'ai le droit de continuer à vivre en région rurale à Terre-Neuve si je le veux.

MM. les sénateurs, j'aimerais signaler à titre d'information que je connais bien le milieu rural de Terre-Neuve, puisque j'y vis et que j'ai eu l'honneur d'assumer pendant cinq ans la présidence de l'organisme qui représente les associations de développement de la province et que si rien n'arrive, s'il n'y a aucun changement dans les prochaines années, le milieu rural ne nous posera plus d'inquiétude dans vingt ans, car en fait il n'existera plus. Il ne restera que quelques communautés de gens à la retraite sans plus. J'ai trois enfants, ils sont encore jeunes, mais j'ai déjà compris que leur avenir n'est pas à Port-au-Port et je suis loin d'être le seul dans cette situation; voilà où en sont les choses. Nos communautés sont moribondes. Le milieu rural à Terre-Neuve en général est moribond et comme je l'ai déjà dit, dans vingt ans, si les conditions restent les mêmes, si rien n'est fait pour appuyer des démarches comme celles que nous avons entreprises, il est évident que dans vingt ans il n'y aura plus de problème pour le Sénat ou pour le gouvernement au pouvoir, que ce soit à Ottawa ou à Terre-Neuve, car le milieu rural, tel qu'il est aujourd'hui, n'existera tout simplement plus.

**Le sénateur Spivak:** À mon avis, voilà toute la question, c'est-à-dire qu'il faut savoir si les gens veulent vraiment vivre dans cette région mais que cela leur est impossible. Nous avons le même problème au Manitoba. L'autre aspect que j'aimerais aborder avec vous et que je tiens à signaler, c'est que ce n'est pas seulement pour les gens de Port-au-Port qu'il est important que la région garde de la vitalité mais qu'il en va aussi de l'intérêt du reste du Canada. Vous produisez d'excellents pétoncles et nous voulons continuer d'en profiter. Je me suis intéressé à la pêche et notamment à la culture du pétoncle. Combien de mois cette production dure-t-elle dans l'année? Vous avez dit que pendant trois mois, la glace empêche toute activité, mais combien de mois peut durer ce genre de production?

**M. Alexander:** La culture du pétoncle se compare à celle de la moule: les coquillages se cultivent en suspension, sur filières, et même lorsqu'il y a de la glace, aux mois de janvier, février et mars et bien souvent pendant une partie du mois d'avril, la récolte reste possible. La production peut donc se poursuivre toute l'année.

[Text]

**Senator Spivak:** That would be a 12 month operation and that is why it is so suitable.

**Mr. Alexander:** Yes.

**Senator Spivak:** Can you see a lot of expansion in that? Of course, it is a fresh fish thing, right? You don't freeze them, it is a fresh fish thing, so that is dependent on transportation, et cetera.

**Mr. Alexander:** Very much so, yes.

**Senator Spivak:** Can you see a great deal of expansion in that? Is there as much demand as you can produce?

**Mr. Alexander:** Yes, I would think so. As far as I know, the scallop industry has always been a lucrative fishery. It has its ups and down, which is true, but by and large, the markets seem to be there and they are expanding continually. We are also looking at marketing scallops in a different form as we know today. The scallop you ate last night was the large abductor muscle off the scallop. That is only a very small part of the scallop. We are looking at developing a market, especially in the European countries, for the abductor muscle with the roe attached. We are looking at marketing scallop on the half shell. You have this in your exclusive hotels and what have you. A lot of people eat oyster, raw oyster. We are looking at a market something similar with the joint scallop, which would be a juvenile of approximately two inches. I think Senator Bonnell would probably be familiar with a product that has just recently entered the market in PEI, it is called a bay scallop.

**Senator Spivak:** Like a bay shrimp.

**Mr. Alexander:** We can go hand in hand with the bay scallop because of the size. We think we have a superior product, but then that is obvious.

**Senator Spivak:** Just one other question: those waters aren't polluted at all or likely to become polluted?

**Mr. Alexander:** No.

**Senator Spivak:** There are not a lot of fertilizers and chemicals going on in farming that might pollute the water.

**Mr. Alexander:** In light of the shellfish poisoning scare of some months ago, we are conducting continually, since January of 1989, it is being done on a bi-weekly basis by the environment people, testing our waters and testing our animals.

**Senator Spivak:** Your pulp mill is a ways away and isn't likely to affect it?

**Mr. Alexander:** We have very clean waters and very clean products.

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** Une exploitation de ce genre, qui peut se faire douze mois par année, est particulièrement intéressante.

**M. Alexander:** C'est exact.

**Le sénateur Spivak:** Voyez-vous beaucoup de possibilités d'expansion? Évidemment il s'agit d'un produit frais, n'est-ce pas? Les coquillages ne sont pas surgelés, c'est un produit frais, ce qui signifie que des facteurs comme le transport, etc., entrent en ligne de compte.

**M. Alexander:** Tout à fait exact, oui.

**Le sénateur Spivak:** Voyez-vous de grandes possibilités d'expansion dans ce marché? La demande est-elle assez grande pour la production que vous pourriez fournir?

**M. Alexander:** Je crois que oui. À ma connaissance, la production du pétoncle a toujours été lucrative. Il y a des périodes plus prospères que d'autres, il faut le reconnaître, mais dans l'ensemble, les marchés semblent bien établis et prennent continuellement de l'expansion. Nous envisageons aussi de mettre en marché le pétoncle sous une forme différente de celle que nous connaissons actuellement. Pour l'instant, ce qui se retrouve dans votre assiette est le grand muscle abducteur du pétoncle. En fait, ce n'est qu'une très petite partie du mollusque. Nous songeons à mettre sur le marché, plus particulièrement dans les pays européens, un produit qui comprendrait le muscle abducteur avec les œufs qui s'y fixent. Nous envisageons aussi de mettre en marché le pétoncle en coquille. On trouve déjà un produit semblable dans les grands restaurants. Bien des gens mangent des huîtres, des huîtres crues. Nous songeons à un marché du même genre pour exploiter le pétoncle et nous pensons que le pétoncle juvénile d'une longueur de deux pouces environ ferait l'affaire. Je pense que M. le sénateur Bonnell connaît un produit de ce genre, qui vient récemment d'être mis sur le marché à l'Île-du-Prince-Édouard et qu'on appelle pétoncle de baie.

**Le sénateur Spivak:** Comme la crevette de baie.

**M. Alexander:** Nous pouvons faire la même chose avec le pétoncle de baie en raison de la taille de notre produit. Nous pensons, à l'évidence, que notre produit est supérieur.

**Le sénateur Spivak:** Une dernière question: les eaux nécessaires à cette production sont-elles polluées ou pourraient-elles le devenir?

**M. Alexander:** Non.

**Le sénateur Spivak:** Les engrais et les produits chimiques qui pourraient polluer les eaux ne sont pas très utilisés dans les exploitations agricoles de la région.

**M. Alexander:** Quant aux craintes d'intoxication par les coquillages des mois derniers, nous effectuons, depuis janvier 1989, par l'entremise du personnel du service d'environnement, sur une base bi-hebdomadaire, un contrôle de nos eaux et des animaux qui y vivent.

**Le sénateur Spivak:** Votre usine de pâtes et papier se trouvant à une distance respectable, ya-t-il danger de contamination?

**M. Alexander:** Nos eaux de même que nos produits sont très propres.

[Text]

**Senator Spivak:** It sounds like a growth industry to me.

**Mr. Alexander:** The big problem now is, of course, that the local Newfoundland markets will probably only be about 25% of our expectations and the other 75% will have to go out by air. If we are sending out a live product, it has to reach the market fairly fast and it is going out in a live condition. To give you an example, I think just prior to our presentation here, Mr. Short alluded to the limited air cargo space now available out of Stephenville. I had occasion, just the last few weeks ago, to send a shipment of live scallops to Nova Scotia. I wanted to fly them into Sydney. On checking with the airlines, I found that we had one flight going from Stephenville to Sydney direct; one flight a week, at 2:00 on Friday afternoon. I want to send 20 lobster boxes. I think everybody is familiar with the live lobster box type thing, they could only accommodate ten on each flight. That meant I had to send them over two different shipments, one week apart, and in order to ensure space on that airplane, I had to reserve guaranteed cargo space I think is what they called it, which cost me an arm and a leg. If I had brought my cargo to the airport and they found that they had more luggage than they anticipated, my cargo would have sat on the ramp until I was contacted to come back and pick them up. So, I had to guarantee space on the aircraft. In one case, I sent nine packages, for a total weight of 340 pounds, it cost me some \$212 for one shipment.

**Senator Graham:** Are you sending them to Goldman's, by the way?

**Mr. Alexander:** No, this was a private shipment. It wasn't company related. It was some experimental work that this chap is going to do for us over there.

**The Chairman:** 340 pounds?

**Mr. Alexander:** Yes.

**The Chairman:** How much, again, did you say?

**Mr. Alexander:** It cost me \$212.01, if I can remember correctly.

**Senator Spivak:** It has to do with amounts, right?

**Mr. Alexander:** Yes, of course.

**Senator Spivak:** I just wanted to ask you another question: in terms of your regional development corporation, marketing would be a big part of that, and the provincial government. Would marketing form a part of your economic development strategy in foreign countries?

**Mr. Alexander:** Regarding the scallops, it would be a very, very big part.

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** Vous me décrivez là une industrie en pleine croissance.

**M. Alexander:** Bien sûr, mais le gros problème est que les marchés locaux de Terre-Neuve ne pourront sans doute répondre qu'à environ 25 p. cent de la demande, tandis que le reste, c'est-à-dire 75 p. cent de la production, devra être expédié par voies aériennes. Quand nous expédions des produits vivants, ceux-ci doivent atteindre les marchés le plus rapidement possible. Voici un exemple, je crois que juste avant cette présentation, M. Short faisait allusion à l'espace réduit de fret aérien présentement disponible à partir de Stephenville. Il y a quelques semaines, j'ai eu l'occasion d'expédier des pétoncles vivants vers la Nouvelle-Écosse. Je voulais les expédier à Sydney par avions. En vérifiant auprès des lignes aériennes, j'ai appris qu'il y avait un vol direct entre Stephenville et Sydney; un vol par semaine à 14:00 le vendredi après-midi. Je voulais également expédier 20 caisses de homards vivants. Je crois que tout le monde sait de quel genre de caisse il s'agit. On en pouvait pas expédier plus de dix caisses à la fois sur un même vol. Cela voulait donc dire que je devais expédier mes caisses en deux envois, décalés d'une semaine, et, afin de m'assurer l'espace requis à bord de l'avion, je devais réserver un espace de chargement garanti je crois que c'est le nom qu'on m'a donné, et ça m'a coûté les yeux de la tête. Si j'avais apporté mon chargement à l'aéroport et que les autorités s'étaient rendu compte qu'il y avait plus de bagages que prévu, mon chargement serait resté sur le quai d'embarquement jusqu'au moment où je serais venu le récupérer, après qu'on m'eut appelé. Je devais donc obtenir une garantie d'espace de chargement. Une fois, j'ai envoyé neuf caisses dont le poids total atteignait 340 livres. Cela m'a coûté 212 \$ pour un seul envoi.

**Le sénateur Graham:** S'agirait-il d'expédition à Goldman, par hasard?

**M. Alexander:** Non, il s'agissait d'un envoi privé. Il n'y avait aucun lien avec une compagnie. Il s'agissait d'un travail expérimental que quelqu'un devait faire pour nous en Nouvelle-Écosse.

**Le président:** 340 livres?

**M. Alexander:** Oui.

**Le président:** Quel montant avez-vous dit?

**M. Alexander:** Ça m'a coûté 212.01 \$, si ma mémoire est bonne.

**Le sénateur Spivak:** C'est en rapport avec les quantités, n'est-ce pas?

**M. Alexander:** Oui, bien sûr.

**Le sénateur Spivak:** J'aimerais vous poser une autre question. En ce qui concerne votre entreprise favorisant le développement régional, la commercialisation représenterait une partie importante du développement, ainsi que le gouvernement provincial. La commercialisation constituerait-elle une partie de votre stratégie de développement économique dans les pays étrangers?

**M. Alexander:** En ce qui concerne les pétoncles, il s'agirait d'une très importante partie.

[Text]

**Senator Spivak:** We are told that Canada is a country of international trade, that is our salvation, and we need to tailor our transportation and marketing policies to take advantage of that.

**Mr. Smith:** Senator, if I just could answer to that: what we have been able to determine over the past ten years, through our efforts in the scallop aquaculture industry, is that our bay is ideally suited to this sort of operation. What has been determined, for example: you raised the question of pollution. That has been a constant concern of ours because in our bay, the ecology is such that we couldn't withstand any sort of major pollution. For example, a few years ago when the province had resurrected its idea of issuing leases, because at one time there was some work done in our area to determine quantities of oil, whether it existed there in commercial quantities because there is oil found in our immediate area. We raised objections to it right away because, from our information, the information we had from biologists, the flushing action in the bay just doesn't flush. The water just circulates in the bay. Now, while that presents problems in terms of pollution, you had to be careful because if you ever had a pollution problem, it would be very difficult to clear it up, because it just doesn't flush. That same condition means that the bay is ideally suited to the growth of scallop spat, because what happens is that your temperature in the bay remains fairly constant. Right now, this is the information that we have. We get inquiries from all over and, as a matter of fact, Allan has certainly become very knowledgeable in that area and as a matter of fact, has travelled as far as Japan in getting information, and has attended seminars in Quebec and as far away as BC where, these kinds of things we are doing here in Port au Port in Newfoundland, are of interest right throughout the country. For example: if we can, in Port au Port, produce 25,000,000 baby scallop, we can support an awful lot of operations right throughout the country. If we can demonstrate that we are able to get them that product, get them at that state where they can then take it and raise it to market size.

**Senator Spivak:** I just want to congratulate you. There are areas in the country which have been closed forever to fishing because of pollution. For example, Howe Sound in British Columbia. You have a rare commodity here. I just want to congratulate you; it is a sustainable industry, a sustainable development is what I mean to say, and thank you.

**Mr. Smith:** Thank you, Senator.

**The Chairman:** You make reference to the fact that because of your lack of funding that you tend to rely pretty heavily on what you refer to as make work programs. Have you any association at all with the Atlantic Canada Opportunities Agency? Do you maintain any kind of contact or liaison with them?

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** On nous dit que le Canada est un pays de commerce international, que c'est notre planche de salut, et que nous devons adapter nos politiques de transport et de commercialisation pour tirer profit de cette situation.

**M. Smith:** M. le sénateur, j'aimerais commenter cette assertion. Nous avons pu établir au cours de la dernière décennie, suite à nos travaux dans l'industrie de l'aquiculture du pétoncle, que notre baie convient parfaitement à ce genre d'opération. Laissez-moi vous donner un exemple: vous avez soulevé la question de la pollution. Ce problème nous a toujours préoccupé parce que dans notre baie, l'écologie est telle que nous ne pourrions supporter aucun type de pollution grave. Par exemple, il y a quelques années lorsque la province a repris son projet d'émission de baux, parce qu'à un certain moment, des travaux avaient été effectués dans notre secteur en vue de déterminer l'importance des quantités de pétrole dans nos eaux, c'est-à-dire s'il y avait des quantités commerciales puisqu'il y a du pétrole dans notre région. Nous nous sommes opposés immédiatement à cela parce que, selon les informations des biologistes, la vidange de la baie ne se fait tout simplement pas. L'eau ne fait que circuler dans la baie. Même si cela pose des problèmes de pollution en soi, il faudrait être prudents car il serait extrêmement difficile de nettoyer la baie puisqu'il n'y a pas d'effet de chasse. Par contre, cette même condition signifie que la baie convient parfaitement à la croissance du naissain de pétoncles puisque la température dans la baie demeure relativement constante. C'est l'information que nous avons pour le moment. On nous pose des questions de part et d'autres et, justement, Allan est certainement devenu un expert dans le domaine. Il s'est d'ailleurs rendu jusqu'au Japon pour obtenir l'information pertinente et il a participé à des colloques au Québec et jusqu'en Colombie-Britannique où le genre de travaux que nous effectuons ici à Port-au-Port, Terre-Neuve, intéressent tout le pays. Ainsi, si nous pouvons produire, ici même à Port-au-Port, un naissain de 25 000 000 de pétoncles, nous serons en mesure d'appuyer un nombre important de projets partout à travers le pays. Si nous pouvons prouver que nous sommes en mesure de leur fournir ce produit, c'est-à-dire à l'état de naissain, nos clients n'auront qu'à assurer sa croissance jusqu'au stade de la commercialisation.

**Le sénateur Spivak:** Toutes mes félicitations. Il y a des endroits dans ce pays où la pêche est interdite depuis toujours à cause de la pollution, pour ne mentionner que Howe Sound en Colombie-Britannique. C'est un véritable trésor que vous avez là. Encore une fois je tiens à vous féliciter, vous avez une industrie permanente, je veux plutôt dire un développement permanent, merci.

**M. Smith:** Merci, M. le sénateur.

**Le président:** Vous dites qu'en raison du manque de fonds vous avez tendance à vous fier énormément sur ce que vous avez appelé les programmes ponctuels de création d'emploi. Êtes-vous associés d'une façon ou d'une autre à L'Agence de promotion économique du Canada atlantique? Entretenez-vous des relations ou des contacts quelconques avec cet organisme?

[Text]

**Mr. Smith:** We have had contact with them, yes Senator. Did we receive any funding from them?

**Mr. Alexander:** No.

**Senator Marshall:** You never received funding from ACOA?

**Mr. Smith:** No. Senator, for your information, the big problem that we ran into for years was the problem that I know people encounter everywhere: is trying to convince people that what you are talking about makes sense, that it is a viable operation. For years, we were trying to convince the provincial officials that aquaculture was something that would work, that it had potential. I mean, it certainly wasn't a new science. It wasn't something that we had discovered. In areas like Japan, they have been doing it successfully for hundreds of years, so all we were saying is that it had application here. It took us a long while to convince officials that it was a viable opportunity, and that it did have potential. We have, fortunately, reached that stage, and at the present time, we are receiving considerable support in that particular project, from both the federal and provincial governments. We have reached that stage, but this is why now we are so concerned, after fighting for ten years to get to this stage, where now we are ready to, we feel, take off with this within the next three or four years. Now, here is something that is coming our way that is going to be a major obstacle, because if we can't access these mainland markets with this product, then we are certainly going to be hampered, because in Newfoundland itself, we are going to be restricted, a lot of the operations here, to ground transportation. That is another area altogether and the problems that are related to that are quite distinct and different. We have demonstrated over the years, we have experimented with it, and we have demonstrated the ability to be able to transport this live product to suppliers and to other operators throughout the province, and on the mainland.

**The Chairman:** Senator Marshall.

**Senator Marshall:** I notice that you spoke about Connors Brothers. I want to relate to the potential of aquaculture and the development of the commodities and the species you were talking about, to the need for transportation. Connors Brothers are a pretty big firm. What are they saying? What is the climate now, with regards to Connors Brothers? I know you always had trouble, over the years, getting a plant to go in and provide employment and provide processing. What is their attitude towards the change?

**Mr. Smith:** Unfortunately, Senator, as I mentioned in the brief: we were delighted when Connors Brothers agreed to take over the operation of our plant, but the unfortunate thing was that their timing in coming in couldn't have been worse, as I am sure the Committee is aware, that this year has been a disaster in the fishery in Newfoundland and Port au Port certainly didn't escape. As a result, they really didn't get the product this year to produce, so they really don't know. As a

[Traduction]

**M. Smith:** Oui M. le sénateur, nous avons eu des contacts avec eux. Avons-nous reçu des fonds de leur part?

**M. Alexander:** Non.

**Le sénateur Marshall:** Vous n'avez jamais reçu de fonds de l'APECA?

**M. Smith:** Non, M. le sénateur, pour votre information, le plus gros problème auquel nous avons dû faire face pendant des années est celui auquel les gens sont confrontés un peu partout, c'est-à-dire celui de convaincre un interlocuteur du bien fondé de votre argumentation, de lui prouver que votre entreprise est viable. Pendant des années, nous avons tenté de convaincre les fonctionnaires provinciaux que l'aquiculture avait toutes les chances de réussir. Il ne s'agissait certainement pas d'une nouvelle science, ni d'une découverte de notre part. Au Japon, par exemple, l'aquiculture est pratiquée avec succès depuis des centaines d'années et nous disons tout simplement que ces méthodes peuvent être appliquées ici. Nous avons mis beaucoup de temps pour convaincre les représentants gouvernementaux qu'il s'agissait d'une ouverture viable avec beaucoup de potentiel. Heureusement, nous avons atteint ce stade et, pour le moment, nous recevons un appui considérable dans ce domaine particulier tant de la part des gouvernements fédéral que provincial. Nous avons atteint ce stade, et c'est justement pourquoi nous sommes tellement inquiets, après avoir luttés pendant 10 ans pour en arriver où nous en sommes, c'est-à-dire au point où nous croyons être en mesure de se lancer dans l'aventure d'ici les trois ou quatre prochaines années. Nous devons maintenant faire face à quelque chose qui se pointe à l'horizon et qui sera un obstacle majeur. Si nous ne pouvons pas accéder aux marchés continentaux avec ce produit, alors notre entreprise sera entravée parce que, à Terre-Neuve même, nous serons obligés de nous en remettre au transport terrestre, du moins pour un bon nombre d'opérations. Il s'agit d'un tout autre secteur et les problèmes qui lui sont associés sont relativement différents. Nous avons prouvés au cours des années, l'expérience aidant, que nous sommes en mesure d'assurer le transport du produit vivant jusqu'aux fournisseurs et autres exploitants à travers la province et sur le continent.

**Le président:** Sénateur Marshall.

**Le sénateur Marshall:** J'ai remarqué que vous avez parlé de Connors Brothers. J'aimerais parler du potentiel de l'aquiculture, du développement des installations, des espèces dont vous avez fait état ainsi que de la nécessité du transport. Connors Brothers est une grosse entreprise. Que disent-ils? Quelles sont vos relations actuelles avec Connors Brothers? Je sais que vous avez toujours éprouvé des difficultés, au cours des années, pour mettre une usine en opération, fournir la main-d'œuvre et assurer la transformation. Quelle est leur attitude face à ces changements?

**M. Smith:** M. le sénateur, comme je l'ai mentionné dans le mémoire, nous avons été heureux d'apprendre que Connors Brothers acceptait d'assurer l'exploitation de notre usine, mais malheureusement, cette compagnie n'aurait pas pu choisir plus mauvais moment pour entrer en scène car, le comité est certainement au courant, cette année là a été un désastre pour la pêche à Terre-Neuve et Port-au-Port n'y a pas échappé. Résultat, Connors Brothers n'a pas eu suffisamment de produit de

[Text]

matter of fact, they cut their season short and left the area. They gave us assurances that they were just pulling out because there was no supply there; that they had every intention of returning next year. They are certainly interested in what we are doing and I think that this has not been overlooked by them, when they made their decision to come into our area.

**Senator Marshall:** Can Mr. Alexander tell us what potential he sees? He has been to the markets. What potential do you see in what you have in the area in dollars and cents and in employment?

**Mr. Alexander:** I will refer to the animal I know best, I guess, which is scallops: the joint or sea scallop. The potential for Port au Port Bay is unlimited. I feel it is unlimited. To give you some idea of what we have in the water right now, we have 15 fishermen involved in a cottage-type industry. They are in the process of forming a co-operative. They have 1,250,000 scallops in suspended culture right at the moment: that would be one year old scallops. They have 250,000, approximately, two year old juvenile scallops. In seed collecting alone, our goal is to reach 50,000,000. Those spats, as we referred to, which are baby scallops, actually. We capture the larva off the scallop and we hold it in certain states of suspension until it does become a spat or a baby scallop; when it takes on a shell-like appearance and a scallop appearance. If we can get the proper transportation and the proper connecting flights, if you want to call it that, it has to be air transportation; we cannot go ground transportation off the island. The potential of selling the 50,000,000 spats, I think the market is out there. Once industry realizes that the scallop aquaculture is coming onstream, and the business sector starts providing the proper equipment and materials that are required to farm scallops. They are worth two cents each. If we sell 50,000,000 at two cents each, you have a \$1,000,000 operation. That is in seed alone. If you market anywhere from 35,000 to 100,000 pounds of abductor muscle, which is meat, you are looking at \$5.00 to \$6.00 a pound. We plan on doing our own marketing through brokers, you are looking at probably \$5.00 a pound, so that is another \$500,000. It is unlimited. If we develop a market on the shell, we are looking at 1,000,000 animals a year at ten cents each, that is another \$100,000, and I can go on and on and on. We are only limited by the market and the availability to move our product out of the area.

**Senator Marshall:** And employment, likewise.

**Mr. Alexander:** Certainly. Right at the moment, we only have 15 fisherman aquaculturists involved, but our aim is to maximize the potential there and we are only limited by the markets. We certainly have the people in the area that are interested in becoming aquaculturists. We have the expertise to provide assistance to those people, as an association, and we

[Traduction]

base pour assurer une production raisonnable et la compagnie ne sait pas à quoi s'en tenir. Soit dit en passant, Connors a écourté sa saison et quitté le secteur en nous assurant qu'ils portaient en raison du manque d'approvisionnement dans le secteur. Ils ont d'ailleurs promis de revenir l'année suivante. Ils sont certainement intéressés par ce que nous faisons et qu'ils ont pris cet aspect en considération lorsqu'ils ont pris la décision initiale de venir dans notre secteur.

**Le sénateur Marshall:** Ayant vu les marchés, M. Alexander pourrait-il nous dire le potentiell qu'il voit dans l'entreprise? Pouvez-vous nous exprimer en dollars et en possibilités d'emploi le potentiel de développement que vous envisagez dans le secteur?

**M. Alexander:** Je vais prendre en exemple ce que je connais le mieux, c'est-à-dire le pétoncle géant. Le potentiel dans la baie de Port-au-Port est illimité, du moins je crois qu'il l'est. Pour vous donner une idée de ce que recèlent les eaux présentement, nous avons 15 pêcheurs qui travaillent dans une industrie de type familial. Ils sont en voie de former une coopérative. À l'heure actuelle, ils ont 1 250 000 pétoncles élevées en suspension; ce sont des pétoncles d'environ 1 an. Ils ont environ 250 000 pétoncles juvéniles de deux ans. En captage de semence seulement, nous voulons atteindre les 50 000 000 individus. Il s'agit des naissains comme nous les connaissons présentement. Nous recueillons les larves des pétoncles et nous les maintenons dans certains états de suspension jusqu'au moment où elles deviennent naissains, c'est-à-dire lorsque les pétoncles prennent l'apparence de coquillage qu'on leur connaît. Si nous pouvons obtenir un moyen de transport adéquat de même que des correspondances appropriées, pour tout dire, il faut que le transport soit aérien. On ne peut pas quitter l'île par des moyens de transport terrestres. Je crois que les 50 000 000 de naissains peuvent être vendus, le marché potentiel est une réalité. Il suffit que l'industrie prenne conscience que l'aquiculture du pétoncle est tout à fait viable, et que le secteur des affaires commence à fournir l'équipement et le matériel approprié à l'aquiculture du pétoncle. Les naissains valent deux cents l'unité. En vendant nos 50 000 000 de naissains à deux cents l'unité, nous réalisons un chiffre d'affaires de 1 000 000 \$. Et nous ne parlons que de la semence. En commercialisant ailleurs entre 35 000 et 100 000 livres de muscles abducteurs, appelés noix en art culinaire, à 5.00 \$ ou 6.00 \$ la livre, comptons 5.00 \$, nous prévoyons développer nous-même notre marché par l'intermédiaire de courtiers, nous ajoutons un autre 500 000 \$ à notre chiffre d'affaires initial. Il n'y a pas de limite. Si nous développons un marché du pétoncle en coquille, nous pouvons considérer la vente annuelle de 1 000 000 de pétoncles à dix cents l'unité. Cela représente 100 000 \$ de plus, et ainsi de suite. Les seules contraintes sont le marché et la capacité de sortir notre produit du secteur.

**Le sénateur Marshall:** Il en va de même pour l'emploi.

**M. Alexander:** Certainement. Au moment où je vous parle, nous n'avons que 15 pêcheurs qui pratiquent l'aquiculture, mais nous comptons maximiser le bassin potentiel de producteurs et nous ne sommes limités que par le marché. Nous avons certainement toutes les ressources humaines nécessaires dans notre secteur pour se lancer dans l'aquiculture. Nous avons les

*[Text]*

certainly have clean waters and waters that were abundant with the natural joint scallop, and we think that the potential is unlimited.

Senator Marshall, to answer your question on the value of those packages I sent over to Sydney, it was \$1,000.

**Senator Marshall:** \$1,000 and you paid \$212?

**Mr. Alexander:** \$212.01.

**Senator Marshall:** Transportation?

**Mr. Alexander:** Yes.

**The Chairman:** Is there anything else, ladies and gentlemen? Thank you, Mr. Smith and Mr. Alexander.

**Mr. Smith:** Mr. Chairman and members of the Committee, I want to thank you very much for your attention.

**The Chairman:** Mr. Bill Ramsey, MHA for Port aux Basques, please proceed in any way you see fit. Thank you very much.

**Mr. Bill Ramsey, MHA for Port aux Basques:** Thank you, Mr. Chairman and Senators of the Committee. I hope to bring to you a little different perspective today about what the pullout of Air Canada means, not only to the Town of Stephenville, but to the southwestern corner. I represent a district called Lapoile which has a population of approximately 14,000 or thereabouts. The major centre in the district is the community of Port aux Basques, with a population of about 6,000 people. Port aux Basques has been also, over the last number of years, dealt quite a few blows as far as transportation would go, being the ferry terminus for the Marine Atlantic ferry, which travels between North Sydney and Newfoundland, the major terminus I should say, with Argentia on the southern coast, Placentia Bay area, being the second one. Port aux Basques handles the bulk of that traffic and also, in the past, was the terminal where rail traffic would enter the province. There were quite a number of jobs over the years, and as far back as ten years ago, there were approximately 1,200 jobs in Port aux Basques to deal with the rail/car ferries, the passenger ferries, as well as the railway. The current level of employment is now about 100 to 110 in that area, as far as permanent positions go, as a direct result of the reorganization of transportation efforts on the part of the federal government, I would have to say, with the railway being taken out of Newfoundland and as well, with the reorganization that Marine Atlantic has had to make, given some of the transportation initiatives that have been undertaken in the area of container traffic being brought to the island through Corner Brook and also through St. John's. With the closure of the Newfoundland railway, there was a Community Diversification Fund set up. This Community Diversification Fund was an amount of \$7,000,000, which was secured for the use of a local committee to attract new business to the area. To harp on the idea of new business, as I noticed Senator Marshall said earlier, the difficulty that it has brought about; the closure of Air Canada here and their inability to allow a joint fare arrangement with First Air, will affect any new business venture that is set up on the south or southwestern corner of

*[Traduction]*

experts pour conseiller les nouveaux venus, sous forme d'association, de même que les eaux propres et propices à la culture du pétoncle géant. Nous estimons que le potentiel est illimité.

M. le sénateur Marshall, pour répondre à votre question sur la valeur des caisses que j'ai expédiées à Sydney, le montant était de 1 000 \$.

**Le sénateur Marshall:** 1 000 \$ et vous avez payé 212 \$?

**M. Alexander:** 212.01 \$.

**Le sénateur Marshall:** Pour le transport?

**M. Alexander:** Oui.

**Le président:** D'autres questions, mesdames et messieurs? Merci, MM. Smith et Alexander.

**M. Smith:** M. le président et membres du comité, je tiens à vous remercier sincèrement pour l'attention que vous nous avez accordée.

**Le président:** M. Bill Ramsey, Membre de la Chambre d'assemblée de Port-aux-Basques. Veuillez procéder comme il vous convient. Merci beaucoup.

**M. Bill Ramsey, membre Chambre d'assemblée de Portaux-Basques:** Merci M. le président et messieurs les sénateurs membres du Comité. J'espère vous présenter une facette différente de ce que représente et signifie le retrait d'Air Canada, non seulement pour la ville de Stephenville, mais pour toute la région du sud-ouest. Je représente un district appelé Lapoile dont la population se situe autour de 14 000 habitants. Port-aux-Basques, principal centre du district, à une population d'environ 6 000 personnes. Au cours des dernières années, Port-aux-Basques a également essuyé quelques revers en ce qui concerne les transports, cette localité étant le port terminus du traversier de la Marine Atlantique qui fait la navette entre North Sydney et Terre-Neuve. Je devrais préciser qu'il s'agit du terminus principal, Argentia sur la côte sud dans la région de la Baie Placentia étant le second. Port-aux-Basques qui absorbe l'ensemble de ce trafic était, dans le passé, le terminus du trafic ferroviaire qui entraînait dans la province. Le travail ne manquait pas dans ce temps là et, sans remonter plus loin que dix ans en arrière, il y avait environ 1 200 emplois à Port-aux-Basques qui gravitaient autour des traversiers ferroviaires/automobiles, les traversiers de passagers et le transport ferroviaire proprement dit. Le nombre actuel d'emploi dans ce secteur se situe autour de 100 à 110 personnes, en poste permanent, et cette diminution, il faut bien le dire, découle directement de la réorganisation des moyens de transport par le gouvernement fédéral. Les chemins de fer ont été exclus de Terre-Neuve. La réorganisation à laquelle Marine Atlantique a dû se soumettre a fait en sorte que certaines initiatives en matière de transport des conteneurs qui arrivent dans l'Île se sont déplacées vers Corner Brook et St-John. La fermeture du chemin de fer de Terre-Neuve a été suivie de la mise sur pied d'un fonds de diversification économique communautaire. Ce fond au montant de 7 000 000 \$ qui avait été garanti, devait servir à un comité local pour attirer de nouvelles entreprises dans la région. Pour revenir sur la question des nouvelles entreprises, comme l'a fait remarquer précédemment le sénateur Marshall, j'aimerais parler des difficultés auxquelles nous serons confrontés. Le retrait d'Air Canada joint à l'incapacité

[Text]

the province. A number that I will mention to you as I speak, and I can give you an idea if you would like to ask any questions as to the ways that these particular businesses will be affected by the Air Canada pullout, and I don't have any difficulty with you interrupting me as I go along.

The way the Community Diversification Fund would function: we also have a Community Futures Committee, as you heard from Mr. MacIsaac last night. We were the second Community Futures Committee set up in the country, and it has been established as the model by which others will be set up and also, to give some insight as to some of the ways and means that this project can come to some good fruition with good economic development in the area. The only way we are going to be able to enable a local economy to better itself is through some form of assistance, not necessarily in a granting form with monetary rewards to businesses coming in and setting up, but even through venture capital methods, and this is the way the Community Diversification Fund was set up, and they work in concert with the Community Futures Committee in order to provide the training necessary for some of the new ventures that are going to be established in the local area.

What has happened with some of these new ventures? I will just go down through a few of them. With the advent of offshore oil, there have been a lot of plans for a variety of offshore-related setups throughout the province, and Port aux Basques was designated as a potential site for the Offshore Development Fund.

With that, a company called West Viking Industries, back a few years ago, a Norwegian firm, Vindholmen entered into a joint venture agreement with several Newfoundland companies to try to further the capture of offshore oil related projects. From there, that has now moved along and there is a new partner in there, as Vindholmen went into receivership in Norway. The new partner is a very strong Dutch firm called Heerema and Heerema Newfoundland Fabricators was established about a year ago and this potential development with a minimum number of jobs of about 150, when the project starts. The potential economic growth that would result in not only Port aux Basques, but Stephenville and also Corner Brook, based on the establishment of this kind of project in the Port aux Basques area is phenomenal, with some of the contracts that are available.

**The Chairman:** With this fund, what is it called again?

**Mr. Ramsey:** Community Diversification Fund. It is the generic name.

**The Chairman:** And it is a \$7,000,000 fund?

[Traduction]

de cette société d'obtenir une entente tarifaire conjointe avec First Air aurait une influence négative sur tout projet d'entreprise dans le sud ou dans le sud-ouest de la province. J'indiquerai un certain nombre de ces entreprises au fil de mon exposé et je pourrai également vous donner une idée, si vous voulez me poser des questions, sur la façon dont ces entreprises subiront les effets du retrait d'Air Canada. N'hésitez pas à m'interrompre si vous avez besoin de précisions.

Voici comment le Fonds de diversification économique sera administré. Mais j'aimerais d'abord mentionner que nous avons aussi un comité sur l'avenir de la collectivité, comme l'a indiqué M. MacIsaac hier soir. Nous avons été le deuxième groupe au pays à former un comité sur l'avenir de la collectivité, et celui-ci servira de modèle à ceux qui seront constitués dans l'avenir. Il permettra en outre d'avoir un aperçu des moyens et des méthodes permettant de faire fructifier ce projet dans une perspective de développement économique dans la région. Le seul moyen pour améliorer l'économie locale sera l'application d'une certaine forme d'aide, soit sous forme de subvention accompagnée d'avantages financiers aux entreprises qui viennent s'installer chez-nous, soit en capital de risque, par exemple. C'est de cette façon que le Fonds de diversification économique de la collectivité a été mis sur pied, et ses administrateurs travaillent de concert avec le comité sur l'avenir de la collectivité pour assurer la formation nécessaire à la main-d'œuvre potentielle des nouvelles entreprises qui viendront s'installer dans la région.

Qu'est-il advenu de certains de ces nouveaux projets? Je me contenterai d'en nommer que quelques-uns. Avec l'avènement de l'exploration pétrolière offshore, il y a eu de nombreux projets se rapportant à une variété d'installations associées à l'exploitation offshore à travers la province, et Port-aux-Basques a été retenu comme site potentiel pour le Fonds de développement d'exploitation pétrolière au large.

La West Viking Industries est un exemple. Il y a quelques années, une entreprise norvégienne, la Vindholmen s'est lancée dans une entreprise conjointe avec de nombreuses sociétés de Terre-Neuve pour tenter de poursuivre l'appropriation des projets associés à l'exploitation pétrolière au large. Depuis, les travaux se sont poursuivis et un nouveau partenaire est entré en jeu, la Vindholmen ayant fait faillite en Norvège. Le nouveau partenaire est une société hollandaise très puissante du nom de Heerema et la société Heerema Newfoundland Fabricators a vu le jour il y a environ un an. Cette entreprise présente un potentiel de développement correspondant à un minimum de 150 emplois, dès le lancement du projet. La croissance économique potentielle qui en résultera touchera non seulement Port-aux-Basques, mais également Stephenville et Corner Brook. L'établissement de ce projet dans la région de Port-aux-Basques présente des avantages extraordinaires, compte tenu de certains des contrats qui en découlent.

**Le président:** Pouvez-vous me rappeler le nom de ce fonds?

**M. Ramsey:** On l'appelle couramment Le fonds de diversification économique communautaire.

**Le président:** Et c'est un fonds de 7 000 000 \$?

[Text]

**Mr. Ramsey:** It is a \$7,000,000 fund. It is federal money, although it is managed jointly by the provincial and federal governments.

**The Chairman:** And this Dutch company, what do they make again? You said that it is a fabricator?

**Mr. Ramsey:** They are heavy steel fabricators. They are the largest offshore craneage company in the world, with five yards worldwide.

**The Chairman:** Was this joint venture set up by the fund?

**Mr. Ramsey:** Partially through this fund. This fund, of course, would take only venture capital type positions, through preferred shares or other methods of investing in companies as a shareholder, so the community then has a stake in its own future with any new ventures that are attracted.

**The Chairman:** You introduce two people and you went in yourself and took an equity position?

**Mr. Ramsey:** Yes, that is the way the Community Diversification Fund works. To go from there, the Air Canada problems that have arisen, with their refusal to negotiate this joint fare arrangement, are going to have a serious effect on Heerema in its efforts to run a very profitable venture in Port aux Basques; for the transportation of personnel, also the necessity to bring in heavy equipment, again, by air. It is similar to the Abitibi-Price situation; it just makes it that much more difficult and now with Deer Lake apparently losing its jet service as well, Canadian Airlines have decided to pull their jet service out of Deer Lake as well. Even that extra 50 miles to Deer Lake is no longer an opportunity that is available to this local business. That is just one of the many different things that we are working on.

I would like to go through some of the other business projects that we will be required to do some dancing, I guess, in order to get around the necessity for air transportation, with regards to cargo and also a speedy way of transporting people from central Canada.

We have one other company which is setting up now, it is called XL Helmet. XL Helmet has its marketing offices in Toronto, Markham actually, and for them to travel here, it takes two full days travel. It is not like a morning flight. It is a full day's travel to get here, as you may well realize, and one day for them to return. Two full business days are lost for them to come down here and do any work in the Port aux Basques area.

**The Chairman:** Senator Atkins is from Markham, a well-known football player in his youth, which is about 55 or 60 years ago. He is very interested in helmets. What kind of helmets are you talking about?

**Mr. Ramsey:** The initial product would be a harness racing helmet. Who would ever think of building a harness racing helmet in Newfoundland? It shows that it takes a bit of initiative and a bit of guts. We provided, through the Community Diversification Fund and also with some assistance through the Community Futures Fund, the training and, of course, a ready

[Traduction]

**M. Ramsey:** C'est exact. L'argent vient du gouvernement fédéral, mais il est administré conjointement par les gouvernements fédéral et provincial.

**Le président:** Et cette compagnie hollandaise, que fabrique-t-elle? Vous avez dit qu'ils étaient des fabricants?

**M. Ramsey:** La compagnie fabrique du matériel lourd et avec ses cinq chantiers, elle est la plus importante société de grues offshore au monde.

**Le président:** Le fonds a-t-il servi à lancer ce projet conjoint?

**M. Ramsey:** Partiellement. Ce fonds ne sert bien sûr qu'à des situations de capital de risque, par l'intermédiaire d'actions privilégiées ou autres méthodes d'investissement dans des compagnies à titre d'actionnaire. Ainsi, la collectivité a des intérêts dans son avenir en ce qui a trait à tout projet intéressant.

**Le président:** Vous présentez deux personnes et vous vous intégrez pour jouer un rôle de participant?

**M. Ramsey:** Oui, c'est comme ça que le Fonds de diversification économique fonctionne. C'est de là que viennent les problèmes avec Air Canada, avec son refus de négocier cette entente tarifaire conjointe. Cette situation aura un sérieux impact sur Heerema dans son effort d'exploitation d'un projet rentable à Port-aux-Basques; puisqu'il est question de transport de personnel et de la nécessité de transporter du matériel lourd, une fois de plus, par voie aérienne. Cette situation est semblable à celle d'Abitibi-Price. Ce n'est que plus difficile et maintenant il semblerait que Deer Lake perdra son service de réactés, les lignes aériennes ont décidé de retirer également leur service de réactés de Deer Lake. Même ce 50 milles additionnels jusqu'à Deer Lake n'est plus une possibilité offerte aux entreprises locales. C'est l'une des choses sur lesquelles nous travaillons.

J'aimerais parler des autres projets qui nécessiteront des exercices de haute voltige, j'imagine, pour contourner la nécessité de faire appel aux transports aériens, en ce qui a trait au fret aérien et aussi à un moyen rapide de transporter les gens qui viennent du centre du Canada.

Nous avons une autre compagnie qui s'installe présentement, il s'agit de XL Helmet. XL Helmet a ses bureaux de marketing à Toronto, à Markham plus précisément, et pour venir ici, ces gens doivent voyager pendant deux jours complets. Il ne s'agit pas d'un petit vol ordinaire. Ils mettent un jour complet pour se rendre ici, vous vous en rendez certainement compte, et un autre jour pour rentrer chez eux. Ils perdent deux jours complets pour venir ici et travailler dans la région de Port-aux-Basques.

**Le président:** Le sénateur Atkins vient de Markham, c'était un joueur de football bien connu dans sa jeunesse, ce qui nous ramène à 35 ou 60 ans en arrière. Il est très intéressé par les casques protecteurs. De quel genre de casques s'agit-il?

**M. Ramsey:** Le produit de base serait un casque protecteur pour les courses de chevaux. Qui penserait à fabriquer des casques protecteurs de ce genre à Terre-Neuve? Cela prouve qu'il faut du nerf et un peu d'esprit d'initiative. Par l'intermédiaire du Fonds de diversification et l'aide du Fonds de l'avenir de la collectivité, nous avons fourni la formation et, bien sûr, une

## [Text]

work force that are willing to work, be trained and work for the wages. The local wages, of course, are an advantage. You could look at Newfoundland as somewhat of a developing nation, in that respect, and this is what has given us the impetus to take this market. These helmets will be transported to markets throughout North America and also, eventually, when different helmets are designed, you get into polo and a variety of other sports, ski racing. The standards are becoming increasingly rigid for skateboards, even, and bicycles. So the helmet market is similar to the scallops; it is amazing what you can do with it in the future. That is one particular thing.

With that, came the desire to get into plastics because, of course, the styrofoam which is a liner for the helmet is done by pellets and plastic molding and that can be done quite readily from there.

One particular item I will give you: a fish tray, which can be used in a variety of sizes and shapes and used by a variety of fish plants. In Newfoundland, per year, there are 59,000,000 fish trays and the local production would make up approximately 10% of that. If you start getting into plastics, you can get a lot more of your money that is rotating throughout the local economy to stay here. That business also, if you look at it from an export standpoint, would be affected if we were to export some of these plastics throughout the country for other fish plants in Nova Scotia or other plastic items, be they flower pots or whatever. The ability to ship them quickly to market would be severely affected by the lack of cargo planeage from the Stephenville area, it being the most immediate airport to the Port aux Basques area. Also, I would like to mention Connors Brothers again. Connors Brothers, the fish company out of Black's Harbour New Brunswick, are a big player in the Newfoundland inshore fishery and they negotiated a lease about one year ago with the Port aux Basques fish plant formerly operated by Eldorado Seafoods, which was closed and declared bankruptcy, actually, at that time. They operated on a temporary one year lease and since that time, with some assistance from the provincial government and also the Community Diversification Fund, which is currently being negotiated, they plan to have a three year lease, from here on in, with an option to purchase. This information will, of course, set Connors, who were one of the originators of shipping out fresh fish products for their own markets and chain of food stores and also, some of the markets that they have captivated throughout North America. Their decision will be affected, now, I don't say that they are not going to set up in Port aux Basques because of this, but it will definitely affect the marketing ability of their product, if they get into new species, underutilized species and a variety of things like that, different areas of the fishery that are opening up. Also, for new secondary processing ventures. Their marketing and their profitability will be affected by the pullout of Air Canada. There is another one that I wanted to mention, namely, Atlas Testing, and my colleague from the Town of Port aux Basques, Mr. Harries, who just dropped this off for me, will get into it in a little more detail. This goes back to the offshore development and the necessity for heavy steel fabrication to have a testing

## [Traduction]

main-d'œuvre immédiate et prête à travailler, à recevoir une formation et à travailler au salaire proposé. Les salaires locaux sont évidemment avantageux. On pourrait comparer Terre-Neuve à un pays en voie de développement, en ce sens, et c'est cela qui nous a donné l'élan pour s'accaparer le marché. Ces casques seront acheminés sur les marchés partout en Amérique du Nord et aussi, éventuellement, lorsque divers casques auront été conçus, nous passerons à divers autres articles de sport, le ski de compétition, par exemple. Les normes sont de plus en plus sévères pour les planches à roulettes et même pour les bicyclettes. En fait, le marché du casque protecteur s'apparente à celui du pétoncle; c'est étonnant ce que vous pouvez en faire au fil du temps. C'est un cas particulier.

Avec cela, nous avons souhaité nous lancer dans les plastiques, bien sûr, puisque le styromousse qui constitue la doublure du casque est constitué de pastilles et d'un moulage en plastique. Ces éléments étant facilement réalisables sur place.

Je vous donne l'exemple des bacs à poisson. Ces bacs peuvent être fabriqués en divers formats et peuvent être utilisés par diverses usines de transformation de poisson. À Terre-Neuve, nous utilisons annuellement 59 000 000 de bacs à poissons et la production locale compterait pour 10 p. cent de ce chiffre. Si nous nous lançons dans les plastiques, nous aurons beaucoup d'argent en circulation dans l'économie locale et cet argent restera chez-nous. Ce genre d'entreprise, si nous l'abordons du point de vue de l'exportation, souffrirait si nous devons exporter certains de ces plastiques à travers le pays pour d'autres usines de transformation du poisson en Nouvelle-Écosse, ou d'autres articles en plastique, que ce soit des pots à fleur ou je ne sais quoi. La capacité d'expédier rapidement ces produits vers les marchés serait considérablement affaiblie par le manque d'espace en termes de fret aérien dans la région de Stephenville, puisque cet aéroport est le plus rapproché de Port-aux-Basques. Connors Brothers, la compagnie de transformation de poissons de Black's Harbour au Nouveau-Brunswick, est une présence importante dans le domaine de la pêche côtière à Terre-Neuve, et cette compagnie a négocié l'an dernier un bail avec l'usine de transformation de Port-aux-Basques, anciennement exploitée par Eldorado Seafoods qui était fermé et déclaré en faillite à ce moment là. Selon les termes du bail, Connors Brothers a exploité l'usine pendant un an et, depuis ce temps, avec l'aide du gouvernement provincial et du Fonds de diversification économique, lequel est maintenant en voie de négociation, la compagnie prévoit obtenir un bail de trois ans à partir de maintenant, avec option d'achat. La conclusion de cette transaction est certainement de nature à fixer Connors à Port-aux-Basques, étant donné que cette compagnie étaient une des premières à expédier des produits de poisson frais sur leurs propres marchés, dans des chaînes de produits alimentaires et sur certains marchés qu'ils s'étaient acquis en Amérique du Nord. Leur décision pourrait changer maintenant, je ne dis pas qu'ils ne vont pas s'établir à Port-aux-Basques à cause de cela, mais cela aura certainement une influence sur la capacité de commercialisation de leurs produits, s'ils s'attaquent à de nouvelles espèces, notamment des espèces sous utilisées et diverses choses du genre, divers secteurs de la pêche qui s'ouvrent à l'exploitation. Il y a aussi les nouveaux projets de transformation secondaire. Leur commer-

[Text]

company, which would be responsible for testing the metal welds and this sort of thing, and you will notice in the brief from the Town of Port aux Basques in your thing here. It is on page 103 of your docket; a letter from the Atlas Testing Company and again, I won't go into detail, but they are at a severe disadvantage for work that they are currently doing in central Canada.

**Senator Marshall:** What was the name of that company again?

**Mr. Ramsey:** It is called Atlas Testing. It is an acronym for Atlas Testing Labs and Services, Mr. Roger Casey. The possibility of Newfoundland exporting its work to mainland areas is, of course, affected by this. They also will lose one full work day for travel each way, although you notice here that they also have problems with bringing in the radioactive products that are required for the testing of metals throughout the industry that they will be doing here, in the Newfoundland region, by the letter. That is another one.

Peninsula Seafoods, another company which operates in another community in my district, called Rose Blanche. They are going to be getting into a lot of new underutilized species and also, will be affected, both through personnel and buyers from other companies being brought in, similar to the Abitibi-Price problem. You have got to bring them in and show them what you are doing in order to sell your product to them because often times, in the past, the quality of fish and that being low, by virtue of the processing methods and the regulations weren't making sure that the fish that was going out was of high quality. We now have to prove, in a lot of cases, especially to the Japanese market and several others, that the product that we are shipping is of high quality, and they want to see the plants and see how the operations function. So for them to lose two business days for a top executive of a buyer or otherwise, to lose two business days to come in, is pretty difficult to justify. You would be talking one day here and two days travelling. It is a tough decision for someone to make, especially on a busy schedule.

Another company which ships a lot of fresh fish in the community of Burnt Islands, is a company called Kings Fisheries. Eric King was, as I understand it, one of the originators of shipping fresh fish through the Stephenville Airport to California and other markets. This was prior to the days of the nationalized FPI which, of course at one time, was an offshoot of the government and then went public, and also National Sea. The small guy could compete at that time, in that kind of market. With the conglomerates that now exist, that isn't as easily done and most of Mr. King's fresh fish is trucked to the

[Traduction]

cialisation et leur rentabilité sera affectée par le retrait d'Air Canada. Je voulais également parler de Atlas Testing, mais mon collègue de Port-aux-Basques, M. Harries, qui vient tout juste de me glisser ce mot en parlera plus en détail. Cela remonte au développement offshore et à la nécessité d'une compagnie de contrôle pour vérifier le matériel lourd en cours de fabrication et pour être responsable de la vérification des soudures et des choses de ce genre. Vous pourrez vérifier à cet effet la lettre jointe au dossier. C'est à la page 103 de votre dossier. Il s'agit d'une lettre provenant d'Atlas Testing mais, une fois de plus je n'entrerai pas dans les détails, cette compagnie est nettement désavantagée par rapport au travail qu'elle effectue dans les provinces centrales.

**Le sénateur Marshall:** Pouvez-vous répéter le nom de la compagnie?

**M. Ramsey:** C'est la compagnie Atlas Testing. ATLAS étant un acronyme pour Atlas Testing Labs And Services, M. Roger Casey. La possibilité que Terre-Neuve exporte ses produits sur le continent est certainement influencée par cette décision. Le personnel de cette compagnie perdra de plus une journée complète de travail à l'aller et au retour. Vous remarquerez à ce moment qu'ils éprouvent également des difficultés pour apporter les matériaux radioactifs requis pour l'essai des métaux sur place, dans la région de Terre-Neuve. C'était un autre exemple du genre.

Parlons maintenant de la Peninsula Seafoods. Il s'agit d'une autre compagnie qui exploite une usine de transformation dans une autre collectivité de mon district, Rose Blanche. Peninsula Seafoods qui entend se lancer dans la transformation d'un grand nombre d'espèces sous utilisées subira, à l'instar des autres, des difficultés tant de la part du personnel que des acheteurs d'autres compagnies qui viendront chez-nous. Le problème sera similaire à celui éprouvé par Abitibi-Price. Vous devez faire venir les gens et leur montrer ce que vous faites si vous voulez vendre vos produits, car bien souvent dans le passé, la qualité du poisson était mauvaise, parce que les méthodes de transformation et la réglementation ne permettaient pas d'assurer une haute qualité du poisson transformé. Il nous faut maintenant prouver, dans bien des cas, surtout sur les marchés japonais et d'autres encore, que le produit que nous offrons est de grande qualité, et les acheteurs veulent voir nos usines et la façon dont nous les exploitons. Ainsi, que ce soit pour un cadre supérieur ou pour un acheteur, la perte de deux jours de travail pour venir ici est très difficile à justifier. Il s'agit en fait de 3 jours; une journée passée sur place et deux jours en déplacement. Ce genre de décision n'est pas des plus facile à prendre, surtout quand les horaires sont chargés.

La compagnie King Fisheries est une autre compagnie qui expédie du poisson frais dans la communauté de Burnt Islands. Eric King a été, si mes renseignements sont exacts, un des premiers à expédier du poisson frais en Californie et ailleurs à partir de l'aéroport de Stephenville. Cela se passait avant la nationalisation du FPI qui, bien sûr à un moment donné, était une branche du gouvernement qui est devenue publique par la suite et également National Sea. Le petit gars pouvait concurrencer, à ce moment là, sur ce genre de marché. Maintenant que nous avons affaire à des conglomérats, les choses sont

[Text]

Boston market for distribution there. One of the few fresh fish producers in Newfoundland that is close enough, by virtue of the Marine Atlantic ferry system, to Nova Scotia, to get the fish to Boston within a reasonable period of time in order to have it marketed fresh, is another company which will also be affected.

**The Chairman:** I gather that your main thrust, which is very effective, is that the companies that you are trying to attract under this diversification plan are almost all or all affected adversely by the present transportation problems that we are discussing?

**Mr. Ramsey:** Yes.

**The Chairman:** Would you mind reading through the companies? I don't think we need to have a profile of the companies.

**Mr. Ramsey:** That is fine. There are others: a wholesale company which brings in fresh produce, named Fow Lows Wholesale, and they will not be able to bring that in that way anymore, by air. Several others, which I won't name because negotiations are ongoing and the confidentiality of negotiations requires that they not be named. One is an offshore pipe company. Another one is an electronics firm, which would be in the manufacture of food processing equipment. Another is a foreign company which will be manufacturing clothing, quite a large operation as well. Another one is a jam and jelly factory, which also will be affected through the personnel travelling back and forth.

Another thing which I wanted to get into, and that is really the gist of what I wanted to say in that respect, but it concerns tourism for the southwest coast and understandably, the two different methods by which you can reach the Port aux Basques catchment area would be by ferry from Nova Scotia, or by air into Stephenville and then driving to the Port aux Basques area, approximately a 100 mile drive.

The tourism and tourist-related industries will be severely affected. We just had the setup of two new hotels in the Port aux Basques area; one 60 unit hotel, the other a 20 unit place. Both of these, of course, were planned and developed with the idea of having central Canada air service into Stephenville and of course, this now changes their strategy. It has to be that much better. Their marketing strategy has to be that much more solid, to make sure they can capture whatever of the tourist market that is available to them, and even to a point of attracting new tourists.

In light of tourism as a growing industry, the provincial government commissioned in, I think it was September of last year, a study to be done which is right here. It is the *Southwest Coast Regional Tourism Plan*. I can provide copies of this to the Committee. There are pertinent parts which are quoted in your docket here, and Mr. Harries will go into it in a bit more detail, but I note on page 104 through page 109 of your briefs, are some of the statistics which were taken out of the study and you will note on the first page, which is something that I wanted to stress to you: the catchment area, on page 105, for

[Traduction]

moins faciles et c'est pourquoi le poisson de M. King est expédié par camion sur les marchés de Boston. Il est un des rares producteurs de poissons frais à Terre-neuve qui soit suffisamment rapproché de la Nouvelle-Écosse, grâce au système de traversier de Marine Atlantique, pour expédier son poisson à Boston dans un temps raisonnable pour le commercialiser frais et qui aura à souffrir du retrait d'Air Canada.

**Le président:** Je constate que votre argument principal, lequel est très efficace, est que les compagnies que vous tentez d'attirer par votre programme de diversification sont presque ou toutes affectées par le problème actuel de transport à l'étude?

**M. Ramsey:** Oui.

**Le président:** Pourriez-vous nous lire la liste de ces compagnies? Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de nous brosser un portrait de chacune d'entre elles.

**M. Ramsey:** D'accord. Il y en a d'autres. Il y a ce grossiste du nom de Fow Lows Wholesale qui fournit des produits frais, mais qui ne pourra plus le faire par voie aérienne. Il y en a beaucoup d'autres que je ne nommerai pas parce qu'ils sont présentement en négociations et que la confidentialité des négociations exige de taire leur nom. Il y a cette firme de matériel électronique qui travaille à la réalisation de matériel de transformation alimentaire. Il y a cette compagnie étrangère qui confectionne des vêtements: c'est une très grosse exploitation dans ce cas aussi. Nous avons cette usine de confiture et de gelée qui subira également les effets du retrait à cause de son personnel qui doit voyager aller-retour.

Il y a autre chose dont je voulais parler et qui constitue l'essence même de mon intervention dans ce sens. Cela concerne le tourisme sur la côte sud-ouest et de toute évidence, les deux moyens permettant d'atteindre le bassin de Port-aux-Basques serait en empruntant le traversier à partir de la Nouvelle-Écosse ou par la voie des airs en débarquant à Stephenville et en conduisant jusqu'à Port-aux-Basques, ce qui représente une distance d'environ 100 milles.

Le tourisme et l'industrie qui s'y rattache seront sévèrement touchés par cette mesure. Nous prévoyons construire deux nouveaux hôtels dans la région de Port-aux-Basques; un de 60 chambres et un autre de 20 chambres. La construction de ces deux hôtels avaient été planifiée en prenant pour acquis qu'il y aurait un service aérien à Stephenville, mais nous devons maintenant changer de stratégie. La situation doit être bien meilleure que cela. La stratégie de marketing doit être bien plus solide pour s'assurer la mainmise sur la plus grande partie possible du marché touristique qui serait accessible et même d'attirer de nouveaux touristes.

Si l'on considère le tourisme comme une industrie en expansion, le gouvernement provincial a commandé, je crois que c'était en septembre de l'an dernier, une étude que j'ai justement entre les mains. Il s'agit du *Southwest Coast regional Tourism Plan*. Je peux fournir des exemplaires aux membres du comité. L'étude comprend des sections pertinentes qui sont indiquées dans votre dossier. Même si M. Harries vous en parlera plus en détail, je remarque de la page 104 à la page 109 de votre mémoire certaines statistiques qui viennent de cette étude et vous remarquerez en première page une situation que

*[Text]*

tourists in the Port aux Basques region. You are talking about the Codroy Valley to the north, down to Petites in the south, the triangle that is noted on the map there. This area is very dependent on the Stephenville Airport, as you can see. It is circled on the map as being the key area, along with the ferry terminal, as tourist-related. What that would mean is that now, we are currently in an over-capacity situation in some respects, as far as hotel room availability goes, partially brought on, as you will hear a little later, by the lack of jet service.

Another thing I wanted to mention, and not to discredit the information provided to you in the past, with the number of briefs and that, about the Deer Lake Airport. I was just doing some reading over the weekend and originally, as I understand it, it was designed as a local airstrip for a business concern which became quite prominent in Newfoundland, through government contracts. You could call it the social effect of road building, whatever, the Lundrigan Group of Companies, as I understand, used to use it as a private airstrip and Mr. Marshall may correct me if I am wrong, at one time. That was its original use.

**Senator Marshall:** That's right.

**Mr. Ramsey:** I think the Lundrigans used it first as their own private strip and then, of course, it grew into an airport and then of course, from there, the provincial government and federal government moneys that went into building the roads, of course, creating this and now, here we are, with a transportation system across the island which we are grateful for, but I think which we are deserving of as well, in order to get across the island. If anyone has ever driven across the island of Newfoundland, it is one day to get there and two days to get over it, because of the length of time. You are talking a 12 hour drive from Port aux Basques to St. John's and also, a very rough road in places, because money is not growing on trees inasmuch as highway development goes. Really, the problem here, as we spoke of EPA not entering into an agreement or Air Canada choosing not to enter into an agreement with EPA here in the Stephenville area. The governments have been involved throughout, with regards to the problem, if you want to look at indirectly or directly.

There is one other thing I wanted to say, in general, about my region. The pullout of Air Canada will have some detrimental effects. I was quite pleased with the idea of First Air coming in. In fact, as you will note with the painting on the wall at the airport, that First Air was quite pleased and had great aspirations for this new venture, which would possibly give them a bit of a cornerstone in the eastern market, to eventually, maybe, be the number three.

If this doesn't change, that will not now happen. They will continue to have their few routes and having been forced from this kind of situation which should really not be allowed to

*[Traduction]*

je voulais souligner devant vous: il s'agit de la zone du bassin, à la page 105, qui est considérée comme site touristique dans la région de Port-aux-Basques. Vous partez de la vallée Codroy au nord et descendez jusqu'à Petites au sud, on voit la représentation par le triangle sur la carte. Comme vous le voyez, ce secteur dépend considérablement de l'aéroport de Stephenville. Il est même encerclé sur la carte comme étant le secteur clé touristique avec le terminus du traversier. Ce que cela signifie est que maintenant, nous sommes dans une situation de surcapacité en ce qui concerne les disponibilités de chambres d'hôtel, par exemple. Ce problème est dû en partie, comme vous le verrez tout à l'heure, par l'absence de service de réactés.

Je tenais aussi à mentionner, sans vouloir jeter le discrédit sur les renseignements qui vous ont été communiqués dans le passé, avec ces mémoires, le problème de l'aéroport de Deer Lake. Je lisais un document en fin de semaine dans lequel on disait qu'au début, si j'ai bien compris, cet aéroport avait été conçu pour être une piste locale pour affaires et qu'elle était devenue relativement importante à Terre-Neuve par l'entremise des contrats du gouvernement. On pourrait appeler cela l'effet social d'une construction de route. Quoi qu'il en soit, le Groupe Lundrigan, si j'ai bien compris, avait l'habitude de s'en servir comme piste privée et, M. Marshall me corrigera si je fais erreur, c'était son usage principal à une certaine époque.

**Le sénateur Marshall:** C'est exact.

**M. Ramsey:** Je crois que le Groupe Lundrigan l'a d'abord utilisé comme piste privée et, par la suite, le projet a pris de l'ampleur et est devenu un aéroport. Grâce au financement des gouvernements fédéral et provincial, des routes ont été construites et nous nous retrouvons maintenant avec un réseau de transport routier dans l'île. Nous sommes reconnaissants envers le gouvernement d'avoir construit ce réseau, mais je crois que ce n'était pas un luxe puisque nous l'empruntons pour traverser l'île. Toute personne qui a traversé l'île de Terre-Neuve sait qu'il faut consacrer un jour à l'aller et un jour au retour. Il faut compter 12 heures de route pour aller de Port-aux-Basques à St-John; d'ailleurs les routes sont mauvaises et nous savons que l'argent ne pousse pas dans les arbres en ce qui concerne le développement des autoroutes. En fait, le problème dans ce cas-ci est que l'AEP ne fait pas partie de l'entente ou qu'Air Canada a choisi de ne pas en venir à une entente avec l'AEP dans la région de Stephenville. Le problème n'a pas échappé aux gouvernements, indirectement ou directement, tout au long de cette affaire.

Je voulais ajouter autre chose d'ordre plus général en ce qui concerne ma région. Le retrait d'Air Canada aura certains effets néfastes. J'ai été très heureux d'apprendre l'entrée en scène de First Air. En fait, comme vous pourrez le constater en observant la toile, à l'aéroport, First Air a été ravi et avait de très grandes aspirations dans ce nouveau projet, puisque cela lui servira de pierre angulaire sur les marchés de l'est. Cette compagnie deviendra peut-être la troisième en importance dans l'est du Canada.

Si les choses ne changent pas, rien de cela n'arrivera. Ils continueront à exploiter leur petit circuit habituel et, puisqu'ils auront été exclus du projet, ce qui ne devrait justement pas

[Text]

happen, I hope and pray that your Committee can help the community of Stephenville, as well as the other communities on the southwest coast of Newfoundland, through a very strong presentation and report that you would make following your Hearings here.

That is all I have today. If you have any other questions, I would be more than pleased to answer them.

**The Chairman:** Thank you.

**Senator Marshall:** What is the future of Port aux Basques as a port?

**Mr. Ramsey:** As a port?

**Senator Marshall:** Taking into account Argentia now. You were talking about the fact that the numbers of workers at CN are reducing.

**Mr. Ramsey:** Yes, they have reduced, actually. There are another 51 to be laid off as of January 1, 1990. We have a lot of hope for the future, through diversification. We know we can't force Marine Atlantic to recant. You can't employ people, in general, if the work doesn't exist.

**Senator Marshall:** Don Jamieson used to do it.

**Mr. Ramsey:** Also, you could note that Jamieson also put \$35,000,000 into a container port for Port aux Basques, which is not being utilized now, and a duplication of a container port in Corner Brook. The facility is there, and then we are automatically duplicating by virtue of a container port in Corner Brook. In general, if you look at the Corner Brook versus Port aux Basques scenario, Corner Brook doesn't have much diversification right now. It will need, I think, to diversify quite a bit, especially with the advent of recycled paper as being an environmental necessity. With Corner Brook, you are producing newsprint. The possibilities for newsprint and the future of mills and that will possibly be jeopardized by the environmental aspects of newsprint requiring to be recycled.

**Senator Spivak:** You can't afford to put them into landfill sites. That is money that is going to cause a change.

**Mr. Ramsey:** Yes.

**Senator Marshall:** So your development potential is the Stephenville Airport, for transportation?

**Mr. Ramsey:** It is certainly an added benefit.

**Senator Marshall:** Despite the 90 mile drive.

**Mr. Ramsey:** Despite that and also, we, of course, have things in our future, hopefully to develop Port aux Basques as a port with regards to trans-oceanic routes, it being the ice-free port for the whole southwestern region, we have no difficulty. There is something like 12,000 tankers and freighters that travel right by our doorstep every year. It is an ideal location, based on geography. Port aux Basques would be even better than Halifax for global transport.

[Traduction]

arriver, je prie le ciel et j'espère que votre comité pourra aider la communauté de Stephenville de même que les autres communautés de la côte sud-ouest de Terre-Neuve, par une forte présentation et un rapport qui fera suite aux auditions tenues ici.

Je n'ai rien d'autre à ajouter. Si vous avez des questions à me poser, je me ferai un plaisir d'y répondre.

**Le président:** Merci.

**Le sénateur Marshall:** Comment envisagez-vous l'avenir de Port-au-Port en tant que zone portuaire?

**M. Ramsey:** En tant que port?

**Le sénateur Marshall:** En tenant compte d'Argentia. Vous mentionniez le fait que le nombre d'employés au CN était à la baisse.

**M. Ramsey:** Oui, le nombre a diminué, c'est exact. Il y aura 51 autres mises à pied dès le 1<sup>er</sup> janvier 1990. Nous mettons nos espoirs dans la diversification. Nous savons que nous ne pouvons pas forcer Marine Atlantique à revenir sur sa décision. Vous ne pouvez pas employer des gens s'il n'y a pas de travail.

**Le sénateur Marshall:** C'est ce que Don Jamieson faisait pourtant.

**M. Ramsey:** On pourrait également faire remarquer que Jamieson a également englouti 35 000 000 \$ dans un terminal portuaire à conteneurs, qui n'est présentement pas utilisé et un double d'un terminal portuaire à conteneurs à Corner Brook. Les installations sont en place, mais elles ne servent à rien. Si nous faisons une comparaison entre Corner Brook et Port-aux-Basques, il n'y a pas beaucoup de diversification à Corner Brook pour le moment. Ce secteur devra, à mon avis, se diversifier un tant soit peu, surtout avec l'avènement du papier recyclé, lequel devient une nécessité environnementale. À Corner Brook, nous produisons du papier journal. Les possibilités offertes par la production du papier journal et l'avenir des usines de pâtes et papier seront compromis par les aspects environnementaux associés au recyclage du papier journal.

**Le sénateur Spivak:** Vous n'avez pas les moyens de mettre cela dans des sites d'enfouissement. C'est de l'argent qui va entraîner des changements.

**M. Ramsey:** Oui.

**Le sénateur Marshall:** Vous considérez donc que votre potentiel de développement est l'aéroport de Stephenville, pour les questions de transport?

**M. Ramsey:** C'est certainement un avantage de plus.

**Le sénateur Marshall:** Même en tenant compte de la distance de 90 milles à parcourir.

**M. Ramsey:** Même malgré cela et, bien sûr, nous avons des projets pour le développement de Port-aux-Basques en tant que port, notamment en ce qui a trait aux trajets transocéaniques, puisque le port est libre de glace dans toute la région du sud-ouest, aucun problème. Quelque 12 000 navires-citernes et cargos naviguent à quelques lieux de chez nous, chaque année. Le site est idéal, géographiquement parlant. Port-aux-Basques agréé au transport global, mieux même que Halifax.

[Text]

**Senator Marshall:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ramsey. Senator Graham has a question.

**Senator Graham:** Senator Marshall asked you about Port aux Basques and the development of the port, and you just mentioned the possibility of developing it as a trans-oceanic port. I obviously have a special interest in the future of Port aux Basques and do hope that it will continue to develop. You mentioned, if I remember correctly, that 51 employees of Marine Atlantic were slated for layoff. Is it Marine Atlantic?

**Mr. Ramsey:** Yes, as of January 1, 1990.

**Senator Graham:** Because of the fact that my home area is in the Sydney/North Sydney area and I guess that what happens in Port aux Basques and, indeed, North Sydney at the marine terminal there, that we are very interdependent upon one another and what is happening, and excuse me for raising the point Mr. Chairman, because I know that we are talking about Stephenville and perhaps, the Committee itself will discuss this at some other time, and that is with respect to the cutbacks on CN, because there are some ominous notes in the air, not just with respect to VIA Passenger and tourism, but the hints that are in the air that indeed, the main line between Truro and North Sydney and Sydney may be in jeopardy and I just wondered; are there any concerns in your district in that respect?

**Mr. Ramsey:** Yes, there are. That would be the other straw that may break the camel's back, so to speak. You see, Newfoundland could be called the guinea pig in all this. We lost the railway, which has paved the way now for VIA to be cut back. We didn't kick and scream. Our town did, we were the only ones who disagreed with the way things were done and walked out of the signing of the agreement at that time. We were, at that time, because of our disgust over the whole thing, given some extra abilities, through this Community Diversification Fund, which allowed the stacking of federal and provincial dollars so that we weren't prevented by one, say an ACOA participation in a project, from getting money from DFO, if it was a fisheries related project. This is the only thing that we gained out of that. That is one thing. Now, you have Stephenville as possibly the first rural area of Newfoundland that is going to kick and scream about its difficulty with a rural centre not being serviced properly by a formerly national airline, which is paid for by taxpayers dollars originally and of course, supported —

**Senator Spivak:** And still subsidized.

**Mr. Ramsey:** — and still subsidized, there you go. Here we are. Now, these are the two. With the VIA problem, of course, this would be the third; the main line coming down to Sydney. Losing that, we of course would lose some more tourist traffic coming into the Port aux Basques area and, as well, the rest of the province. So we, of course, are taking the triple whammy you could say, as far as the effects of the transportation direc-

[Traduction]

**Le sénateur Marshall:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, M. Ramsey. Le sénateur Graham aimerait vous poser une question.

**Le sénateur Graham:** Le sénateur Marshall vous a questionné au sujet de Port-aux-Basques et du développement du port et vous venez de parler de la possibilité d'en faire un port transocéanique. Évidemment, j'ai un intérêt particulier dans l'avenir de Port-aux-Basques et j'espère que son développement se poursuivra. Si je me rappelle bien, vous avez dit que 51 employés de Marine Atlantic devaient être mis à pied. Est-ce bien Marine Atlantic?

**M. Ramsey:** Oui, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1990.

**Le sénateur Graham:** Étant donné que j'habite dans la région de Sydney/North Sydney et j'estime que ce qui se passe à Port-aux-Basques, voire à North Sydney, au terminal maritime de cette ville, que nos intérêts sont interreliés et ce qui se passe, et que M. le président me pardonne si j'en parle, étant donné que nous parlons de Stephenville et peut-être, le comité voudra bien aborder ce sujet une prochaine fois, à propos de coupures décidées concernant le CN, étant donné que d'autres menaces planent dans l'air, non pas seulement à propos des trains VIA et du tourisme, mais ces menaces qu'éventuellement la ligne principale reliant Truro à North Sydney et à Sydney serait en danger et je me demande: y a-t-il dans votre région des inquiétudes à ce sujet?

**M. Ramsey:** Oui, il y en a. C'est d'ailleurs l'autre goutte qui pourrait faire déborder le vase, pour ainsi dire. Voyez-vous, Terre-Neuve pourrait bien jouer le rôle de cochon d'Inde, dans toute cette affaire. Nous avons perdu le chemin de fer, ouvrant ainsi la voie à la coupure de VIA. Nous n'avons pas protesté. La ville, elle, a protesté. Nous étions les seuls à ne pas en convenir et avons refusé de signer le protocole, à l'époque. On nous a donné, à l'époque, à cause de notre désapprobation, certaines compensations, par l'entremise de ce Fonds de diversification communautaire, qui permet de superposer les fonds fédéraux et provinciaux de manière que l'un, disons une participation de l'Agence de promotion économique du Canada Atlantique dans un projet, n'empêcherait pas une subvention de Pêches et Océans Canada si le projet en question était relié aux pêcheries. C'est d'ailleurs tout ce que l'on a tiré de tout ceci. D'une part. D'autre part, il y a maintenant Stephenville qui pourra être la première région rurale de Terre-Neuve à protester au sujet de la difficulté à être convenablement desservie par une ancienne ligne aérienne nationale, subventionnée par les contribuables, au départ et, bien sûr, subventionnée —

**Le sénateur Spivak:** Elle l'est toujours.

**M. Ramsey:** ... et toujours subventionnée, comme vous le dites. C'est ainsi. Les voilà donc, les deux. Et l'affaire VIA, bien sûr, est la troisième; la ligne principale arrivant à Sydney. En la perdant, nous perdons bien sûr un peu plus du trafic touristique arrivant à Port-aux-Basques et, aussi bien, au reste de la province. C'est donc dire qu'on nous assène un triple coup, avec cette directive du gouvernement et des sociétés d'état concernant les transports.

[Text]

tive of the government and its crown corporations that are involved in the transportation industry.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Alexander:** Have you notice an increase in ground transportation, like bus tours and that sort of thing, that are coming in through during the tourist season?

**Mr. Ramsey:** That has picked up. Again, the expertise to market and tap into the organizations that exist throughout Canada, to attract tourists to the province of Newfoundland, is still in its infant stages. This tourist study is part of that working towards a much more concerted effort on the part of the provincial government and the province, in general, to attract. Our area has to be sold as a tourist package, similar to Peggy's Cove, albeit hopefully a less commercialized idea of the same. From there, we hope we can establish tourism as possibly our number one industry. If we can do that, we will be well on the road to capturing some of the economic dollars that are necessary for Newfoundlanders' survival.

**Mr. Alexander:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ramsey. Colleagues, with your permission, I propose the following: I want to hear from Mr. Harries before lunch and before I do that, even though it was not on the agenda, we haven't heard from any of the youth element here and we have the Small Business Entrepreneur Club of the Western Community College. It would be very interesting to hear from them, it is a short presentation. I think that Mr. Kirby is with you, so would you please come up? We are not going to discourage you. We are fitting you in because we think that it would be very interesting to hear from you. We hadn't originally planned to, but we would be very interested, so please proceed.

**Mrs. Kathleen Mansfield, student, Small Business Entrepreneurship:** I would like to take a moment to welcome you all to Stephenville on behalf of our school, and I thank you for taking the time to hear our brief. It will be very brief, about six or seven minutes.

My name is Kathleen Mansfield, I am a Small Business Entrepreneurship student and I present this brief on behalf of the Entrepreneurship Club of Western Regional College.

We are presently involved in the second year of a two year applied arts program designed to train entrepreneurs and business people. Some economists consider an entrepreneur a factor of production; the person who puts the other factors of land, labour and capital together. Others see an entrepreneur as a person who organizes and manages a business. We see entrepreneurs as a spirit, a cultural phenomena, a driving force for all economic activity. It is because of the potential decrease in economic activity for this area that we now voice our objections and make an appeal for our future.

As students, we use passenger air services a number of times a year. We find it extremely inconvenient and expensive to be subjected to two hours of land travel from Deer Lake, when one considers the fact that Stephenville is equipped with an absolutely beautiful airport facility.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

**M. Alexander:** Avez-vous constaté une augmentation du transport routier, autocars, etc., dans votre région durant la saison touristique?

**M. Ramsey:** Oui. Là encore, la capacité de commercialiser et de s'entendre avec les organisations canadiennes en vue d'attirer les touristes vers Terre-Neuve en est encore à ses premiers balbutiements. Cette étude sur le tourisme fait partie de l'effort concerté de la part du gouvernement provincial et de la province, en général, pour attirer le tourisme. Notre région devrait faire l'objet d'une campagne de promotion touristique, comme pour Peggy's Cove, quoique espérons-le, un peu moins commerciale. À partir de là, nous espérons pouvoir élever le tourisme au rang d'industrie principale. Si nous réussissons nous serons alors bien placés pour attraper une partie de ces dollars touristiques si nécessaires à la survivance des Terre-neuviens.

**M. Alexander:** Merci.

**Le président:** Merci, M. Ramsey. Chers collègues, avec votre permission, voici ce que je propose: J'aimerais entendre M. Harries avant la pause déjeuner mais auparavant, et même si cela n'a pas été prévu, j'aimerais entendre toute cette jeunesse ici présente, que représente le Small Business Entrepreneur Club du Western Community College. Il serait très intéressant de les entendre. Cela sera très bref. Je crois que M. Kirby est avec vous. Voulez-vous avoir l'obligeance de vous avancer. Nous ne voulons pas que vous vous sentiez découragé. Le fait est que nous aimerions bien vous écouter, bien que cela n'avait pas été prévu. Mais cela nous intéresse. Veuillez donc prendre la parole.

**Mme Kathleen Mansfield, étudiante, Small Business Entrepreneurship:** J'aimerais commencer par vous souhaiter la bienvenue à Stephenville, au nom de notre école et vous remercier de vouloir bien nous écouter. Cela ne prendra que six à sept minutes.

Je m'appelle Kathleen Mansfield, je fréquente le Small Business Entrepreneurship College et je représente ici l'Entrepreneurship Club du Western Regional College.

Nous avons entamé la seconde année d'un programme d'arts appliqués de deux ans conçu en vue de former des entrepreneurs et des gens d'affaires. Aux dires de certains économistes, l'entrepreneur constitue un facteur de productivité; celui ou celle qui met ensemble les facteurs de biens fonciers, de main-d'œuvre et de capital. D'autres y voient une personne qui sait organiser et gérer une entreprise. Pour nous, c'est un esprit, un phénomène culturel, la locomotive de toutes les activités économiques. C'est en raison du fléchissement potentiel de l'activité économique dans notre région que nous élevons la voix et lançons un appel en faveur de l'avenir.

Nous les étudiants, nous prenons l'avion plusieurs fois par année. Nous trouvons très désagréable et onéreux d'avoir à faire deux heures de route depuis Deer Lake, alors que Stephenville possède un aéroport très bien aménagé.

## [Text]

Although important, this is not our main concern with the Air Canada abandonment of service to the southwestern coast. We are concerned with what the lack of air service will mean to the present and future entrepreneurs of this area. We are concerned about a positive economic future for our region, as well as for the province. It is the responsibility of every Newfoundlander and Labradorian to bring our province out of economic instability and into economic prosperity. Our fight for survival has to begin at home, in our own communities. What we need is a change of attitude in this country, towards our province and towards smaller centres such as Stephenville.

In the recent *Report of the Royal Commission on Unemployment and Employment* commissioned by the Government of Newfoundland and Labrador, they stated that:

Success in developing the province as a whole and distributing the benefits of economic activity throughout the regions will depend very much upon well-developed communications and transportation systems.

Transportation affects economic development which, in turn, affects employment. Any dramatic changes that occur to our economy, to the structure of employment and job creation, is critical to our well-being.

Stephenville is essentially a one industry town. Without some form of development, without entrepreneurship, without new opportunities, without air services, economic stability in this region will be very difficult to achieve. As future entrepreneurs, we recognize that the creation of new business ventures is vital to both our society and the individuals who create them. Promoting entrepreneurship and facilitating enterprise development are fundamental to the economic growth of Stephenville. It is very difficult to foster this, or commit ourselves to entrepreneurship and small business development, when our region does not even have access to any major air services.

According to the Canadian Federation of Independent Businesses and Statistics Canada, the small business sector as a whole is being viewed as an effective solution to the problems of unemployment. The unemployment rate for this province continues to be high in comparison to other parts of Canada. In Newfoundland and Labrador, it is now 17% and for the youth, in particular, it is even higher at 27%. On the Port au Port Peninsula alone, 90% of our youth are unemployed. There is no doubt that Air Canada's abandonment will have a long-term effect on unemployment in this area. Our youth and our would-be entrepreneurs need a healthy economy, in order to be motivated to go out there and start their own businesses.

To again quote the Royal Commission:

Newfoundland is lagging behind the rest of Canada in small business growth. If we were to increase our proportion of business to equal our proportion of the population, thousands of new jobs would be created. If we had 1,000 entrepreneurs each year who hired ten people, we would

## [Traduction]

Bien qu'importante, cette question n'est pas notre plus grand souci depuis que Air Canada ne dessert plus la côte sud-ouest. Notre souci réside dans l'absence de service aérien et dans ce que cela peut signifier pour nos entrepreneurs, aujourd'hui et demain. Nous voulons un avenir économique positif pour notre région et pour toute la province. C'est le devoir de tous les Terre-neuviens et des Labradoriens de sortir la province de son instabilité économique pour l'amener vers la prospérité. Chacun doit lutter pour sa survivance chez lui, dans sa communauté. Ce dont le pays a besoin, c'est un changement dans les mentalités touchant notre province et les petites agglomérations urbaines comme Stephenville.

Dans le rapport récent de la Commission royale d'enquête sur le chômage et l'emploi, parrainée par le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador, il est dit ceci:

Pour que le développement de la province puisse réussir et pour que les retombées de l'activité économique puissent atteindre toutes les régions, il faut avant tout un réseau de communications et de transports bien structuré.

Les transports ont une influence sur le développement économique qui, à son tour, se répercute sur le nombre d'emplois. Tout changement profond dans notre économie, dans l'organisation du travail et dans la création d'emplois exerce une influence profonde sur notre bien-être.

Stephenville est une ville à vocation essentiellement monindustrielle. Sans développement, sans esprit d'entreprise, sans nouvelles promesses, sans services aériens, toute cette région connaîtra difficilement la stabilité économique. À titre de chefs d'entreprise de demain, nous estimons que la création d'entreprises est essentielle pour notre société et pour ceux et celles qui vont les créer. Encourager l'esprit d'entreprise et faciliter le développement des entreprises créées, voilà ce dont Stephenville a besoin pour assurer sa croissance économique! Il serait difficile d'y parvenir et, pour nous, de nous engager dans la voie de la création et du développement d'entreprises lorsque notre région n'est desservie par aucune des grandes lignes aériennes.

Selon la Fédération canadienne des entreprises indépendantes et Statistique Canada, le secteur des petites entreprises constitue dans son ensemble une solution efficace au problème du chômage. Le taux de chômage dans notre province continue d'être élevé comparativement aux autres provinces. Pour Terre-Neuve et le Labrador, il est maintenant de 17 p. 100 en général et de 27 p. 100 chez les jeunes. Dans la seule péninsule de Port-au-Port, 90 p. 100 de notre jeunesse est sans emploi. Il n'y a pas de doute que le départ d'Air Canada aura une influence de longue durée sur le chômage dans cette région. Sans une économie saine, les jeunes et les futurs entrepreneurs ne se sentiront pas assez motivés pour se lancer dans la création de leur propre entreprise.

Le rapport de la Commission royale dit encore:

Terre-Neuve se trouve à la traîne des autres provinces pour ce qui est de la croissance des petites entreprises. Si la proportion de petites entreprises chez nous égalait celle de notre population, des milliers de nouveaux emplois pourraient être créés. Si, chaque année, mille chefs d'entreprises engageaient dix personnes, les 10 emplois

[Text]

create 10,000 jobs to bring our unemployment rate down to national average.

Small businesses can provide many innovations and new jobs. In order for our entrepreneurs to assume the risk and management of a business in this area, we need to build up our town. We need to boost our economy, promote our tourism industry, build manufacturing plants, get involved in exporting, transport our fish. The list goes on and on. However, without proper air services made available to us, our future endeavours in these areas will suffer.

Air service is and will be a very important factor in the future of our economy. To quote Roger Simmons, MP for the Burin-St. George's district:

First class air services are the essential cornerstone to a stable, vibrant economy in southwestern Newfoundland.

Saying good-bye to Air Canada after 40 years of service is saying good-bye to part of our heritage and culture. It has affected each and every one of us on the southwestern part of this province.

In conclusion, we do not need regulations or, in this case, deregulation, that confine and restrict us, rather than help us. We need regulations that clearly require national carriers to co-operate in joint fare arrangements in situations like this, where a national carrier abandons a profitable market and another smaller carrier expresses a desire to serve that market. No airline should have the right to interfere with another airline in servicing a region. We do not want this adverse treatment in refusing the joint fare arrangement. By denying jet connections, Air Canada is deciding what kind of service we should have in Stephenville, even when it does not want to provide that service themselves. They are preventing us from jet service, and deregulation was never intended to do that.

We, the youth and the entrepreneurs of Newfoundland and Labrador, need your assurance and your help, because we are the vehicles needed for upward economic mobility, the primary source of new employment opportunities, and the ones who can and will change regional disparity.

We can make a difference, but we can't fly on one wing. Thank you.

**The Chairman:** Does anybody want to react to that?

**Senator Marshall:** I wonder if you would go up to see Mr. Taylor, the Chairman of the Board of Air Canada, and read that brief to him.

**Miss Mansfield:** If you pay my way, I will go.

**Senator Marshall:** You might get a free pass on Air Atlantic.

**Miss Mansfield:** Sure enough.

**Senator Marshall:** I want to commend you on your brief.

**Miss Mansfield:** Thank you very much.

**Senator Marshall:** Your brief is self-explanatory, so I don't think there are too many questions.

[Traduction]

ainsi créés abaîsseraient le taux de chômage au niveau national.

Les petites entreprises sont créatrices d'emploi et innovatrices. Afin d'encourager les chefs d'entreprises à accepter le risque de créer une entreprise chez nous, notre ville doit être dynamisée. Nous devons dynamiser notre économie, le tourisme; élever des usines, exporter notre poisson. Et ainsi de suite. Mais, sans services aériens, tous nos efforts seront stériles.

Le transport aérien est et sera un des facteurs économiques les plus importants pour notre région. Comme l'a si bien dit Roger Simmons, député de la circonscription Burin-St-George:

Des services aériens de qualité sont la clé de voûte d'une économie stable et dynamique pour la région sud-ouest de Terre-Neuve.

Voir Air Canada partir après 40 ans de service c'est comme si on laissait partir une partie de notre patrimoine et de notre culture. Tous, dans la région sud-ouest de la province, nous sommes touchés par cette décision.

Pour conclure, je dis que nous n'avons pas besoin de réglementation ou, dans le cas qui nous intéresse, de déréglementation qui, au lieu de nous aider, nous coupe du reste du pays. Nous avons besoin d'une réglementation qui dit clairement que les transporteurs nationaux doivent s'entendre pour adopter des prix communs dans des situations comme la nôtre, où un transporteur national laisse tomber une liaison profitable et où un transporteur régional se montre intéressé à prendre la relève. Aucune ligne aérienne ne devrait avoir le droit de se mêler des affaires d'une autre. Nous ne souhaitons pas ce traitement défavorable en refusant la proposition de prix communs. En nous refusant les services d'avions à réaction, Air Canada décide en fait du genre de service que Stephenville peut se voir offrir, même lorsqu'elle va jusqu'à refuser de nous l'offrir. Elle nous prive de transport aérien rapide, ce que la déréglementation n'avait jamais l'intention de faire.

Nous, les jeunes et les entrepreneurs de Terre-Neuve et du Labrador avons besoin de votre soutien et de votre aide, parce que nous sommes les promoteurs de la croissance économique, la source première d'emplois et ceux et celles qui peuvent atténuer les disparités régionales.

Oui, nous le pouvons, mais pas tout seuls. Merci.

**Le président:** Y a-t-il une question?

**Le sénateur Marshall:** Je me demande si vous ne voudriez pas aller voir M. Taylor, le président du conseil d'administration d'Air Canada pour lui faire cette même lecture?

**Mme Mansfield:** Oui, si vous me payez ma place.

**Le sénateur Marshall:** Vous pourriez avoir un passage gratuit sur Air Atlantic.

**Mme Mansfield:** Pourquoi pas?

**Le sénateur Marshall:** Je vous félicite pour votre prestation.

**Mme Mansfield:** Merci beaucoup.

**Le sénateur Marshall:** Il est très clair et je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de questions.

[Text]

**Miss Mansfield:** I would like to mention that our class, when we started this program a year and a half ago, we all came into it with the idea that we would become business managers and we would all pack up and go to Ontario and make lots of money. Under the guidance of our instructor, Mr. Kirby, we came to love our province, and we don't like what is happening to it. Now, we have all changed our attitudes; we don't want to go to Ontario, we want to stay here.

**Senator Marshall:** What level of your education have you reached?

**Miss Mansfield:** I am in the second year.

**Senator Marshall:** Second year of what?

**Miss Mansfield:** Of this entrepreneurship program.

**Senator Marshall:** Is that at the community college?

**Miss Mansfield:** It is an applied arts program at the college.

**Senator Marshall:** I didn't think you were in high school because you are married.

**Miss Mansfield:** I am married, yes. I have three children and I am over 30 and that is all I am telling you.

**Senator Marshall:** Do you want a job in Ottawa?

**Miss Mansfield:** If the price is right. Senator Cochrane, you probably remember me?

**The Chairman:** Sometimes Ottawa doesn't bear any similarity to entrepreneurship.

**Senator Cochrane:** Yes, Kathleen, I do and I am very proud of you.

**Miss Mansfield:** I grew up on the Port au Port Peninsula and I grew up with Senator Cochrane's children.

**The Chairman:** Senator Graham.

**Senator Graham:** I was going to ask the most indelicate of all the questions you ask a woman, and that was how old she is.

**Miss Mansfield:** With all due respect, I am not telling you.

**Senator Graham:** And that is the same kind of reaction you would get from my girls, but I want to say Mr. Chairman, and to this audience, that certainly the performance of Kathleen this morning augers well for the future, not just her presentation and the excellent manner in which she made the presentation, but her courage in being her. She represents so much hope to all of us around the table, not just in Newfoundland, but across the country. Thank you very much.

**Miss Mansfield:** Thank you.

**The Chairman:** I think on that note, we will thank you, Mrs. Mansfield, very much. Mr. Harries, would you introduce yourself and explain exactly who you are and why you are here and then proceed, please, at your own pace.

[Traduction]

**Mme Mansfield:** Je voudrais ajouter que les étudiants de ma classe, lorsque nous avons entamé ce programme il y a un an et demi de cela, nous voulions tous devenir hommes et femmes d'affaires afin d'aller faire fortune en Ontario. Mais notre professeur, M. Kirby, nous a fait aimer notre province et nous n'aimons pas ce qu'il advient d'elle. Aujourd'hui, nous nous sommes transformés. Nous ne voulons plus aller en Ontario. Nous voulons rester chez nous.

**Le sénateur Marshall:** Où en êtes-vous avec vos études?

**Mme Mansfield:** Je suis en deuxième année.

**Le sénateur Marshall:** Deuxième année de quoi?

**Mme Mansfield:** De ce programme pour devenir chef d'entreprises.

**Le sénateur Marshall:** Où, au collège communautaire?

**Mme Mansfield:** Oui, arts appliqués.

**Le sénateur Marshall:** Comme vous êtes mariée, je ne croyais pas que vous étiez à l'école secondaire.

**Mme Mansfield:** C'est juste, je suis mariée. J'ai trois enfants, j'ai plus de trente ans et c'est tout ce que vous allez tirer de moi.

**Le sénateur Marshall:** Que diriez-vous d'un emploi à Ottawa?

**Mme Mansfield:** Cela dépend du salaire. Sénateur Cochrane, vous vous souvenez sans doute de moi?

**Le président:** Parfois Ottawa et l'esprit d'entreprise sont deux choses tout à fait distinctes.

**Le sénateur Cochrane:** Oui Kathleen, je me souviens de vous. Je suis aussi très fier de vous.

**Mme Mansfield:** J'ai grandi dans la péninsule de Port au Port et j'étais de l'âge des enfants du sénateur Cochrane.

**Le président:** Sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** J'allais poser la question la plus indiscrete que l'on puisse poser à une femme. J'allais lui demander son âge.

**Mme Mansfield:** Sauf tout le respect que je vous dois M. le sénateur, je vais m'abstenir de répondre.

**Le sénateur Graham:** C'est la réaction à laquelle on est en droit de s'attendre de la part de toute femme. Je tiens à ajouter, M. le président et chers membres présents, que Kathleen a un bel avenir devant elle, non seulement en raison de la qualité de son exposé et de l'excellence de sa présentation, mais également en raison du courage qu'elle affiche. Elle est, pour nous tous ici réunis à cette table, non seulement à Terre-Neuve, mais partout au pays, un symbole d'espoir. Merci beaucoup M<sup>me</sup> Mansfield.

**Mme Mansfield:** Merci.

**Le président:** Sur ce, nous vous remercions grandement M<sup>me</sup> Mansfield. M. Harries, veuillez vous présenter et nous expliquer quels organismes vous représentez ainsi que la raison de votre présence ici aujourd'hui. Allez-y à votre propre rythme.

[Text]

**Mr. John Harries, Councillor, Town of Port aux Basques:** Certainly, my name is John Harries, I am a councillor for the Town of Port aux Basques. I am also the Chairman of the Southwest Coast Tourism Association and I manage an industrial park and industrial incubator mall in Port aux Basques. You have to wear a lot of caps in smaller communities. I can assure you that our provincial member, Bill Ramsey, was on any number of volunteer boards before he was called to the higher service, and he certainly can bring to his position a tremendous amount of knowledge of the background of Port aux Basques, and his very able presentation this morning covered many of the points which I anticipate outlining to you again.

I would point out that the brief, which is part of your book, which is at page 100, has the full support of the Town Council of Port aux Basques and the Tourism Association, the Chamber of Commerce in Port aux Basques and the various other developmental organizations that we have.

I am quite sure that Bill Ramsey pointed out to you that a number of years ago, perhaps 12 or 14 years ago, out of a town of approximately 6,000 people, we had about 1,200 employed down at Canadian National in one way or another. Now, that is down to approximately 200. This erosion of the employment base in Port aux Basques has taken place with an inexorable inevitability, however, we were determined not to lie down and die and simply have the town turn into, if you like, a place where the senior citizens live, with all our young people having to go to other more prosperous areas of the country. A number of years ago, perhaps as long as seven or eight years ago, we began the process of trying to create a critical mass in Port aux Basques, which would be conducive to industrial development; a critical mass which would assist us not to be dependent upon getting ten weeks of work, government make work programs, trying to persuade the fish plants to engage in practices which are not strictly within the guidelines simply to ensure that the largest number of people can get on to Unemployment Insurance benefits for the balance of the year. What we have been trying to do is create a long-term, steady, well-balanced local economy.

The problems of developing an industrial base in a rural Newfoundland community are many and various. When you go up and talk to companies on the mainland and try to point out to them that there are certain benefits, both financial through various federal government programs, and also through the Community Diversification Fund, which Bill Ramsey has outlined to you, you come up against a number of prejudices when you are trying to sell the place. You come up against prejudice against the Newfoundland labour force, which is entirely incorrect, and you come up against prejudice against having to live so far away from what is perceived to be more important areas of Canada, such as Toronto, Montreal, Vancouver, Winnipeg, wherever.

**Senator Spivak:** Winnipeg?

**Mr. Harries:** Yes, the ballet is good.

**Senator Spivak:** I am surprised.

[Traduction]

**M. John Harries, conseiller municipal de Port-aux-Basques:** Avez plaisir. Je suis John Harries, conseiller municipal de Port-aux-Basques. J'occupe également les fonctions de président de «l'Association touristique de la côte sud-ouest. En outre, je dirige le parc industriel et un incubateur d'entreprises à Port-aux-Basques. Lorsqu'on habite une petite collectivité, il faut être disposé à jouer plusieurs rôles. Notre député provincial, M. Bill Ramsey, a participé de façon bénévole à de nombreux comités avant d'être nommé à un poste supérieur et je puis vous assurer qu'il connaît très bien la situation de Port-aux-Basques. Il a déjà traité dans son brillant exposé de ce matin de nombreux points que je voudrais reprendre avec vous.

Je tiens à souligner que le Conseil municipal de Port-aux-Basques, l'Association touristique, la Chambre de commerce de Port-aux-Basques et les divers autres organismes de développement adhèrent entièrement au contenu du mémoire présenté en page 100 de votre document d'information.

Je suis persuadé que M. Ramsey vous avait mentionné, il y a quelques années, environ 12 ou 14 ans, que parmi les quelques 6 000 habitants de Port-aux-Basques environ 1 200 étaient employés directement ou indirectement par Canadien National. Aujourd'hui, on n'en compte plus que 200. Cette érosion de la base d'emplois à Port-aux-Basques n'a pu être évitée. Cependant, nous étions déterminé à ne pas abandonner la partie, à ne pas laisser notre ville devenir une ville de retraité, délaissée par les jeunes attirés vers d'autres centres plus prospères du pays. Il y a quelques années, sept ou huit ans peut-être, nous avons entrepris de créer à Port-aux-Basques en ensemble critique qui devait favoriser le développement industriel et nous aider à nous affranchir de la disposition de la loi visant les dix semaines d'emploi et des programmes ponctuels de création d'emplois. Nous avons tenté de persuader les usines de traitement du poisson d'adopter des méthodes de gestion autres que celles qui respectent rigoureusement les lignes directives simplement parce qu'elles permettent au plus grand nombre possible de personnes de toucher des prestations d'assurance-chômage pendant le reste de l'année. Nous avons essayé de créer une économie locale qui demeurera stable et bien équilibrée à long terme.

La création d'une base industrielle dans une collectivité rurale de Terre-Neuve pose de nombreux problèmes distincts. Lorsque nous abordons des entreprises du Canada continental pour leur expliquer qu'il y a certains avantages à s'installer chez nous, des avantages financiers par exemple, soit par le truchement des divers programmes fédéraux, soit par le Fonds de diversification économique communautaire dont vous a parlé M. Ramsey, nous nous butons à de nombreux préjugés. Par exemple, il existe des préjugés tout à fait injustifiés sur la main-d'œuvre dans la province de Terre-Neuve et sur la vie en région éloignée par rapport à ce que l'on croit être les centres importants du Canada, comme Toronto, Montréal, Vancouver, Winnipeg, peu importe.

**Le sénateur Spivak:** Winnipeg?

**M. Harries:** Oui, il y a une bonne troupe de ballet à Winnipeg.

**Le sénateur Spivak:** Cela m'étonne.

*[Text]*

**Mr. Harries:** It is hard to sell Newfoundland to mainland companies, so we put a lot of our efforts into such programs as the Entrepreneurship Program, in which the very able previous speaker is enrolled, to, if you like, home grow and train our talent to go into business for themselves. It is necessary, of course, for us to look to the mainland for some fairly substantial portion of our industrial base.

When you are trying to sell western Newfoundland or south-western Newfoundland to other businessmen or industries in the mainland or in Europe, you come up against a certain number of problems. When we were able to point out to such people that there was very, very rapid daily service; a direct jet service straight to the centre of Canada, it certainly got their attention and they realized that they were an hour and a half's drive away from being able to fly directly to Toronto. This was definitely a selling point in helping us improve the industrial base of the area. In Port aux Basques, we regard the Stephenville Airport as being a necessary and extremely important part of the critical mass we have been trying to create, to help us in diversifying and improving our industrial base and getting away from a situation where you have men of 52 or 53 years old taking early retirement from CN and basically having no other options available to them. They don't want to leave the job that they have, but of course, they have to.

The additional distance to Deer Lake Airport is something which directly concerns us. In the short brief which was submitted to you, is a reaction by Atlas Testing Labs and Services Newfoundland Limited to their receipt of a rejection of their intervention in the Air Canada matter, and I was talking to Roger Casey, their eastern Vice-President this morning, before driving up to Stephenville, and he asked me to make it very, very clear that Atlas Testing has two problems with the withdrawal of service from Stephenville. The first one is that it is more costly for them to send their work crews to Deer Lake Airport and for them to be flown on to their particular job sites. Atlas Testing is a non-destructive testing company based in Oakville, Ontario. They are amongst the leaders in their field in Canada. We have trained, in Port aux Basques, at the branch of the Western Community College, a considerable number of non-destructive technicians. We trained them early for hopeful use in the Hibernia and other offshore oilfield development. When, inevitably, those developments were put off from year to year, Atlas Testing analyzed the situation in eastern Canada as a whole and set up their shop in Port aux Basques. They chose Port aux Basques because of its geographic location, its easy access to the mainland, and they built up a business working in the various pulp and paper mills, in the various hydro projects and in other onshore fabrication projects, where a very high degree of welding skills are necessary. Their job, of course, is to test the welds by various means: ultrasonic, x-ray, magnetic particle, whatever. However, the extra travel expenses to get, say, a crew of 12 or 14 people to Deer Lake, are noticeable. The possibility in the winter of having to pay for additional hotel accommodation because the run might simply be too far to make under winter highway conditions is another factor which they would have to take into

*[Traduction]*

**M. Harries:** Il est difficile de mettre Terre-Neuve en valeur auprès des entreprises du Canada continental et c'est pourquoi nous déployons beaucoup d'efforts dans des programmes comme le «Programme d'entrepreneurs», auquel est inscrite l'interlocutrice précédente. Ils visent à produire et à former sur place nos propres talents afin qu'ils créent leur propre entreprise. Bien entendu, nous devons nous tourner vers le reste du Canada pour une part importante de notre base industrielle.

Si vous tentez de mettre en valeur les régions de l'ouest ou du sud-ouest de Terre-Neuve à d'autres hommes d'affaires ou industries du reste du Canada ou d'Europe, vous rencontrez un certain nombre de problèmes. Lorsqu'il était encore possible de leur faire comprendre qu'il existait un service quotidien rapide, voire même très rapide; un service direct de transport par réacté vers le centre du Canada, on réussissait à capter leur attention, puis ils se rendaient compte qu'ils étaient à une heure et demie de l'aéroport et d'un vol direct vers Toronto. Il s'agissait certainement d'un argument à l'appui de la base industrielle de notre région. À Port-aux-Basques, nous considérons l'aéroport de Stephenville comme un élément essentiel et extrêmement important de l'ensemble critique que nous nous efforçons de créer. Il nous aide à diversifier et à améliorer notre base industrielle et à éviter ce genre de situation où des employés du CN âgés 51 ou 53 ans prennent une retraite anticipée sans que d'autres options ne s'offrent à eux. Ils ne quittent pas leur emploi par choix, mais plutôt par obligation.

La distance supplémentaire qu'il faut parcourir pour se rendre à l'aéroport de Deer Lake nous touche directement. Le bref mémoire qui vous a été présenté contient les observations d'Atlas Testing Labs and Services Newfoundland Limited à l'égard de son intervention qui fut rejetée dans l'affaire d'Air Canada. Ce matin avant de venir à Stephenville, je me suis entretenu avec M. Roger Casey, vice-président pour la région de l'est, qui m'a prié de vous faire comprendre que le fait d'interrompre le service aérien sur Stephenville constituait pour son entreprise deux importants problèmes. En premier lieu, il lui en coûte davantage pour envoyer ses travailleurs à l'aéroport de Deer Lake, d'où ils s'envoleraient vers leur lieu de travail respectif. Atlas Testing est une entreprise d'essai non destructif dont le siège social se trouve à Oakville en Ontario. Elle compte parmi les chefs de file dans ce domaine au Canada. Nous avons formé à l'établissement du Western Community College à Port-aux-Basques un nombre considérable de techniciens en essai non destructif. Nous les avons formés sans attendre, en espérant pouvoir recourir à leurs services pour le projet Hibernia et autres projets d'exploitation pétrolière en haute mer. Lorsque, inévitablement, ces projets furent remis d'année en année, Atlas Testing analysa la situation globale dans l'est du pays et décida de s'établir à Port-aux-Basques. Atlas a choisi cette ville en raison de sa situation géographique et de la facilité d'accès au reste du pays. Elle a entrepris ses activités dans les diverses usines de pâtes et papiers, projets d'hydroélectricité et autres projets de fabrication sur l'île qui nécessitent un grand nombre de soudeurs expérimentés. Le travail des employés d'Atlas consiste, bien entendu, à vérifier les soudures au moyen de diverses méthodes, comme les ultrasons, les radiographies, les particules magnétiques et ainsi de suite. Cependant, les frais de déplacement supplémentaires qu'il faut

## [Text]

account in preparing their bids on various contracts. Having chosen Port aux Basques originally because of its geographic location and because of the services available, which included the Air Canada service out of Stephenville, they are now in a situation where that particular service is not available.

Atlas Testing also suffers because it has to ship a cobalt source, a radioactive source, around Canada. The carrying capacity of the Dash 8 aircraft is considerably less than the capacity of the DC-9, if it were servicing Stephenville. The freight capacity is 2,000 pounds. The source weight I referred to is 360 pounds. That, together with a total lack of personnel trained in handling radioactive sources in Stephenville, has led to difficulties in shipping the cobalt sources around Canada to the particular job sites.

These factors, it is the opinion of the Vice-President, will combine to cause Atlas Testing delays or possible loss of contracts, and for a recently established branch, such losses could well jeopardize the success of their new venture in Newfoundland.

I know that our provincial member, Mr. Ramsey, referred to the extremely diligent efforts that have been made by a number of different agencies in Port aux Basques, to achieve another really major source of employment; that of the onshore and offshore fabrication yard, which is currently planned and is still very, very much in the cards for Port aux Basques. This is a joint venture between Canadian and European interests. Rapid access for these management personnel is very, very important. It is absolutely vital for them to be able to get out quickly to Toronto, New York or wherever, and although Air Atlantic does a fine job out of Stephenville, the loss of that direct link to central Canada provided by Air Canada is of concern to us in our continuing negotiations with the particular European company.

Finally, I would like to put on my tourism cap and make some additional comments in the tourism field. The excellent *Southwest Coast Regional Tourism Plan*, which was funded by the provincial Department of Development and Tourism and the federal government, through Industry, Science and Technology Canada, under the *Canada/Newfoundland Tourism and Development Subsidiary Agreement* makes some very cogent points, which have been included as an appendix in your briefing book, so I am not going to simply reiterate what I know that you have time to look at and to consider very seriously.

You see, we are faced with another challenge in the tourism field. There is a study ongoing at the moment, concerning the year-round service between North Sydney and Argentia, with the second vessel in the Caribou class. This means that instead of having the great majority of tourists who are travelling by land, as they come and as they go, we will simply get them one way or another. They will make a circle through Newfoundland. Therefore, our actual numbers and the time in which we

## [Traduction]

déboursier pour envoyer à Deer Lake une équipe de 12 à 14 travailleurs sont considérables. Dans l'élaboration de ses soumissions, elle doit également tenir compte des frais d'hôtel supplémentaires à payer en hiver, lorsque le voyage à Deer Lake risque d'être trop long à cause du mauvais état des routes pendant une tempête. Au début, Atlas Testing avait choisi Port-aux-Basques pour sa situation géographique et les services disponibles, dont les vols d'Air Canada à partir de Stephenville. Aujourd'hui, de tels services n'existent plus.

Atlas Testing est aussi touchée parce qu'elle doit expédier des produits contenant du cobalt et des matières radioactives partout au Canada. Or, la capacité de transport d'un appareil Dash 8 est beaucoup moindre que celle d'un DC-9, si ce type d'appareil desservait Stephenville. La capacité de fret s'élève à 2 000 livres et le poids des matières dont je vous parle est de 360 livres. Cela, jumelé à un manque absolu de personnel formé en manutention de matières radioactives à Stephenville, a entraîné des problèmes à l'égard de l'expédition des produits contenant du cobalt en divers points du Canada.

De l'avis du vice-président, ces facteurs combinés entraîneront pour Atlas Testing des retards ou des pertes éventuelles de contrats. Ce genre de pertes pourrait bien compromettre le succès d'une nouvelle succursale dans la province de Terre-Neuve.

Je sais que notre député provincial, M. Ramsey, a fait mention des nombreux efforts qui ont été déployés par divers organismes à Port-aux-Basques en vue d'établir une autre source importante d'emplois, soit celle des installations de fabrication sur l'île et en mer. Le projet a encore de très fortes chances de se réaliser à Port-aux-Basques. Il s'agit d'une initiative conjointe entre intérêts canadiens et européens. La rapidité d'accès est donc de la plus haute importance pour les cadres des entreprises intéressées. Il leur est absolument essentiel de pouvoir se rendre rapidement à Toronto, New York ou ailleurs. Même si Air Atlantic dessert bien Stephenville, la perte de la liaison directe avec le centre du pays qu'assurait auparavant Air Canada nous préoccupe dans nos négociations actuelles avec l'entreprise européenne en question.

Enfin, j'aimerais prendre le rôle de défenseur du tourisme et ajouter quelques observations à ce sujet. L'excellent «Plan régional de tourisme de la côte sud-ouest» financé par le ministère provincial du Développement et du Tourisme et le gouvernement fédéral, par le truchement du ministère de l'Industrie, Sciences et Technologie, en vertu de l'Entente auxiliaire Canada/Terre-Neuve sur la promotion du tourisme, porte sur des points très pertinents qui ont été joints en annexe de votre document d'information. Je ne répéterai pas ici les points sur lesquels vous allez, je n'en doute pas, vous pencher très sérieusement.

Voyez-vous, nous avons à relever un autre défi de taille dans le domaine du tourisme. Une étude sur le service offert à l'année entre North Sydney et Argentia par le deuxième traversier de la catégorie Caribou est actuellement en cours. Donc, au lieu d'attirer la plupart des touristes qui voyagent par voie terrestre, à l'aller et au retour, les touristes arriveront tout simplement par un mode ou par un autre et ils feront le tour de Terre-Neuve. Par conséquent, le nombre réel de touristes et le

## [Text]

have to try to sell our tourism plan to the tourists, will be considerably shrunk. Therefore, the loss of that direct service from central Canada into Stephenville, the numbers for which are included. There is about 16% of the tourist visitation to the southwest coast is by air. These are the non-residents, not the people who are visiting friends and relatives, VFR's as we call them, are a major part of our tourism industry. These are non-residents; people who are visiting Newfoundland to enjoy the unspoiled beauty of the place. 16% of our market used to come through Stephenville directly. Perhaps they will go to Deer Lake now, perhaps they will travel up the northern peninsula, around the northeast coast. We will lose these well-heeled individuals, because if they can afford to fly a family by air, they are probably doing pretty well and again, in your brief, you have a breakdown of income for this particular class, and the greatest number of people who are flying into Newfoundland earn between \$40,000 and \$60,000 a year and are in the 30 to 44 year old age bracket. These are upscale younger families visiting Newfoundland for their vacation. Now, we miss the opportunity in Port aux Basques to improve our tourism industry, because they can't get that easy flight in.

Therefore, ladies and gentlemen, in conclusion, I noted, in looking at the *National Transportation Act* that right at the start of it, and I think it is clause 3, it is stated that where deregulation would impair or damage the economic development of a particular part of Canada, the situation would be looked at seriously and I would ask you to accept, from the Town of Port aux Basques, and we have always worked very closely with Stephenville, from the Tourism Association and from the various development groups and the Chamber of Commerce in Port aux Basques, our opinion that the loss of this jet service is contrary to that particular clause in the Act. Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Harries, for a splendid brief. I think we are going to adjourn now ladies and gentlemen. Here is what we have on our plate this afternoon. We have asked three witnesses to return this afternoon, to assist us: to give us information and make comments that will assist the Committee with our report and of course, they are: Air Canada, First Air and the Stephenville Transportation Commission. Not meaning any disrespect to the other witnesses this afternoon, these three are key to our final sessions here in Stephenville, although we suspect, the more we get into it, that we are going to require more information when we get back to Ottawa and we will probably conduct more Hearings. We are going to need all the help that we can get to get to the root of this. Mr. Lew Holloway and Mr. Fraser Lush, who are the Town Manager and Town Councillor of the Town of Gander, they are on the way here, but they haven't arrived and Mr. Ronald Lane, who is the Regional Direction General/Airports Group, Transport Canada is the TOPS man. If they come by 2:00, because we are breaking now until 2:00. If they come, we will hear them first. If not, I want to give these three witnesses that I mentioned all the time possible to get the information. May we adjourn now until 2:00, thank you very much.

## [Traduction]

temps dont nous disposons pour leur proposer un circuit touristique seront réduits de façon considérable. La perte de la liaison directe entre le centre du pays et Stephenville entraîne donc une baisse du nombre de touristes. Environ 16 p. 100 des touristes qui se rendent sur la côte sud-est le font par avion. Ce sont les non-résidents, non pas ceux qui rendent visite à des parents et amis, qui constituent la plus grande part de notre industrie touristique. Il s'agit bien des non-résidents, des gens qui visitent l'île de Terre-Neuve pour profiter de sa beauté naturelle. Seize pourcent des touristes arrivaient directement à Stephenville. Désormais, ils iront peut-être à Deer Lake; ils remonteront peut-être vers la péninsule nord et suivront la côte nord-est. Ces gens à l'aise ne viendront plus chez nous. S'ils font voyager leur famille par avion, c'est qu'ils en ont probablement les moyens. D'ailleurs, votre document d'information donne un aperçu des revenus de cette classe particulière de touristes. La plupart de ceux qui viennent à Terre-Neuve en avion touchent annuellement entre 40 000 \$ et 60 000 \$ et font partie de la catégorie des 30 à 44 ans. Il s'agit de jeunes familles de la classe supérieure qui visitent la province de Terre-Neuve pendant leurs vacances. À présent, nous ratons, à Port-aux-Basques, une occasion d'améliorer notre industrie du tourisme, car les visiteurs ne peuvent s'y rendre facilement par avion.

Pour terminer mesdames et messieurs, en examinant la Loi nationale sur les transports, j'ai remarqué qu'au tout début, à l'article 3 je crois, il est mentionné que dans les cas où la déréglementation risque de nuire au développement économique d'une région particulière du Canada, la situation serait étudiée de près. Je vous prie donc de tenir compte de notre opinion, soit celle de la ville de Port-aux-Basques qui a toujours travaillé en étroite collaboration avec la ville de Stephenville, celle de l'Association touristique, des divers organismes de développement et de la Chambre de commerce, selon laquelle la perte du service de transport par réacté va à l'encontre de cet article particulier. Je vous remercie.

**Le président:** Merci de votre brillant exposé M. Harries. Mesdames et messieurs, je crois que nous allons maintenant lever la séance. Mais avant, voici ce que nous avons à l'ordre du jour pour cet après-midi. Nous avons demandé à Trois témoins de revenir cet après-midi pour nous aider, c'est-à-dire éclairer le Comité dans l'établissement de son rapport. Il s'agit d'un représentant d'Air Canada, de First Air et de la Commission du transport de Stephenville. Sans vouloir manquer de respect pour les autres témoins de cet après-midi, le témoignage de ces trois représentants est essentiel à nos dernières séances ici à Stephenville. Cependant, plus nous avançons, plus nous allons avoir besoin d'information de retour à Ottawa. Nous aurons probablement d'autres audiences. Nous allons avoir besoin de tout l'aide dont nous pouvons disposer pour aller au fond des choses. Nous attendons toujours MM. Lew Holloway et Fraser Lush, qui sont respectivement administrateur municipal et conseiller municipal de Gander, ainsi que M. Ronald Lane, directeur régional général du Groupe de gestion des aéroports à Transports Canada, qui est le représentant de TOPS. S'ils sont parmi nous à 14 heures—puisque nous levons la séance jusqu'à 14 heures—nous entendrons leur témoignage en premier. Sinon, je veux consacrer aux trois témoins dont j'ai

[Text]

#### UPON RESUMING AT 2:00

**The Chairman:** Ladies and gentlemen, as I mentioned before the recess, there were two groups of witnesses that we were going to hear first, but they hadn't arrived at that particular time. One of them is here now, and we propose to hear him first, and then if the gentlemen from Gander are not here, then we are going to move directly into the three witnesses from whom we will look for further information. That is, of course: Air Canada, First Air and the Transportation Commission of the Town of Stephenville, but now, I would like to call upon Mr. Ronald Lane, who is the Regional Director General of the Airports Group, Transport Canada.

Do you have a brief to present? How do you want to proceed, Mr. Lane?

**Mr. Ronald Lane, Regional Director General, Airports Group, Transport Canada:** No sir, I don't have a specific brief. We would be prepared to answer questions that the Committee might have, or we could make a brief statement on our current position with respect to Stephenville, if that would be helpful.

**The Chairman:** Yes it would be, indeed. Please go ahead.

**Mr. Lane:** We basically operate the airport here at Stephenville as what we call a regional airport, serving basically domestic traffic with one additional mandate, if you like, for the airport, which makes it a weather alternate for aircraft engaged in the Technical Stops Program at Gander International Airport and in that role, we have, here, basically 26 employees and we operate on an annual budget of about \$1,700,000.

Our current position, as the airport is in transition, is that we will maintain our current facilities and level of service here at Stephenville for at least a year. I think, now, we are looking at December 1990, which would be the next decision date for us, in Transport, to look at the traffic: what are the requirements and should we make an adjustment in our level of operations here and, of course, our expenditures.

In our Technical Stops Program at Gander, we have what we call a TOPS Program, which is a marketing effort between government and industry and the industry there are the fuel companies, ground handling companies, and catering companies that participate with us in attempting to generate aviation activity for Gander. The program was established in 1970 to protect employment at Gander, and as that program has evolved, there became a need to have alternate airports in case of weather conditions at Gander, and two airports primarily evolved as alternates to Gander: one is Goose Bay, and the other is here at Stephenville, and Stephenville has specific advantages as an alternate. It is 20 minutes flying time from Gander, should the Gander weather be bad, and if a carrier can flight plan that airport and look at his fuel loads and things like that, he can carry something like an extra 3,000

[Traduction]

parlé le plus de temps possible pour nous permettre de recueillir l'information voulue. La séance est levée jusqu'à 14 heures. Merci.

#### REPRISE DE LA SÉANCE À 14 HEURES

**Le président:** Mesdames et messieurs, comme je le mentionnais avant la suspension de la séance, il y avait deux groupes de témoins que nous devions entendre en premier lieu, mais ils n'étaient pas encore arrivés. L'un d'eux étant ici maintenant, nous proposons de l'écouter tout de suite et si, après cela, les messieurs de Gander ne sont pas là, nous passerons directement aux trois témoins qui devraient nous donner plus de renseignements, soit Air Canada, First Air et la Commission de transports de la ville de Stephenville. Pour l'instant, j'aimerais donner la parole à M. Ronald Lane, qui est le directeur général régional du groupe de gestion des aéroports de Transports Canada.

Avez-vous un mémoire à présenter? Comment désirez-vous procéder, M. Lane?

**M. Ronald Lane, directeur général régional, Groupe de gestion des aéroports, Transports Canada:** Non monsieur, je n'ai pas de mémoire particulier à présenter. Nous sommes prêts à répondre aux questions du Comité ou encore, à décrire brièvement notre position actuelle en ce qui concerne Stephenville si cela peut être utile.

**Le président:** Oui, en effet. Allez-y je vous en prie.

**M. Lane:** Nous exploitons essentiellement l'aéroport de Stephenville comme ce que nous appelons un aéroport régional, c'est-à-dire qu'il dessert surtout le trafic intérieur, mais il est assorti d'un mandat supplémentaire, si l'on veut, en ce sens qu'il joue le rôle d'aéroport de dégagement dans le cadre du Programme des escales techniques à l'aéroport international de Gander et dispose ainsi de 26 employés affectés à ce rôle et d'un budget d'exploitation annuel d'environ 1 700 000 \$.

L'aéroport se trouvant dans une phase de transition, notre position consiste à maintenir les installations et le niveau de service actuels à Stephenville pendant au moins un an. Je pense que nous voyons décembre 1990 comme prochaine date cible pour une prise de décision de notre part au plan du trafic: nous verrons quels sont les besoins et nous verrons aussi s'il est nécessaire de procéder à un ajustement de notre niveau d'exploitation ici et, bien sûr, de nos dépenses.

Dans notre Programme des escales techniques à Gander, nous avons ce que nous appelons un Programme TOPS, qui consiste en un effort commercial entre le gouvernement et le secteur privé, celui-ci étant notamment représenté par les sociétés pétrolières, les sociétés de services d'escale et les sociétés de services de restauration qui tentent avec nous de générer des activités aéronautiques à Gander. Le programme fut mis sur pied en 1970 dans le but de protéger les emplois à Gander. Au fur et à mesure de la mise en œuvre du programme, est apparu le besoin de disposer d'aéroports de dégagement en cas de mauvais temps à Gander, et deux aéroports se sont trouvés les plus appropriés à cet effet: l'un est Goose Bay et l'autre, Stephenville, et Stephenville présente des avantages certains à cet égard. En cas de mauvais temps à Gander, Stephenville ne se se trouve qu'à 20 minutes de vol, et si un transporteur peut

[Text]

pounds of weight, whether it be passengers, cargo or what have you. We find the industry using Gander. A large percentage of the aircraft operating there will file Stephenville in their flight plan as the alternate they would prefer to use and on that basis, we maintain some extra facilities here to accommodate that alternate status. As I said, we don't see any change in that for at least, perhaps, until December of 1990, until we see what the situation is with respect to, of course, domestic traffic, and will there be alternate carriers coming in, and how successful will our marketing efforts being in attracting traffic to Gander and what will be the requirement for Stephenville to have a close in alternate?

I think it would be fair to say that the requirement for the close in alternate has declined somewhat since the program was originally started in 1970, due to types of aircraft and fuel loads and range. It was a very definite requirement at that point in time. That requirement might not be as strong right now as it would have been, say, ten years ago.

I think that is about our position here. We are, as I said, maintaining the facilities, and our Minister has announced that we would proceed here at Stephenville with a significant capital improvement in the form of a new maintenance facility here, a garage and fire hall complex that is not an expansion requirement. It is strictly a replacement requirement due to the age of the existing facility, and it is due for replacement. As our Minister has announced, we will proceed with that project. Hopefully, we would have construction under way mid next year, mid-summer.

**The Chairman:** When was that announcement made?

**Mr. Lane:** I don't recall a date, sir.

**Senator Marshall:** About a year ago, I guess.

**Mr. Lane:** About a year ago, and it has since been confirmed that we would proceed with that project.

**The Chairman:** The 26 employees and the budget of \$1,700,000, that is the overall?

**Mr. Lane:** I should clarify this: I am speaking for the Airports Group. Our aviation people have some flight specialists and radio operators here as well, and some maintenance people involved with electronic maintenance. I don't have that number. I will now take a shot and I would say ten to 12 people. I am referring here to Wayne Malone, from our Aviation Group. I suppose the total Transport Canada employees here, in terms of public servants, would be approximately 35 or 36 people. Indirectly, of course, we employ a number of other people. We have to have cleaning contractors to clean the building and we have concessionaires and people like that, and that is where much of the other expenditures go, in terms of employment; to companies that are providing services to us at the airport.

[Traduction]

inscrire cet aéroport dans son plan de vol et calculer ses charges de carburant et autres en conséquence, il peut transporter quelque chose comme 3 000 livres de plus, qu'il s'agisse de passagers, de fret ou de quoi que ce soit d'autre. On se rend compte que l'industrie préfère utiliser Gander. Un gros pourcentage des transporteurs ayant des opérations là-bas choisiront d'inscrire Stephenville comme aéroport de dégagement dans leur plan de vol et c'est pour cela que nous maintenons des installations supplémentaires ici, pour répondre aux besoins liés à ce statut. Comme je le disais, nous ne prévoyons pas de changements d'ici, disons, à décembre 1990, jusqu'à ce que nous puissions voir où en est la situation en ce qui concerne, bien sûr, le trafic, voir aussi s'il y a des transporteurs qui utilisent l'aéroport comme aéroport de dégagement, établir dans quelle mesure nos efforts commerciaux permettent d'attirer du trafic à Gander et déterminer la nécessité de garder un aéroport de dégagement rapproché comme Stephenville?

Je crois qu'il faut dire que le besoin d'un aéroport de dégagement rapproché a diminué quelque peu par rapport au moment de la mise sur pied du programme en 1970 en raison des types d'aéronefs, de leurs charges de carburant et de leur autonomie. Il s'agissait d'un besoin bien défini à ce moment-là. À l'heure actuelle, le besoin est moins aigu qu'il y a, disons, dix ans.

Je crois que c'est là plus ou moins notre position. Comme je le disais, nous entretenons les installations, et notre ministre a annoncé que nous procéderions ici à Stephenville à une importante amélioration en immobilisations sous la forme d'un nouveau centre d'entretien, avec garage et poste d'incendie, qui ne constitue pas un agrandissement. Il s'agit strictement d'un remplacement motivé par l'âge de l'installation existante. Comme notre ministre l'a annoncé, nous irons de l'avant avec ce projet. Nous espérons commencer les travaux de construction dans le courant de l'été prochain.

**Le président:** Quand cette déclaration a-t-elle été faite?

**M. Lane:** Je ne me souviens pas de la date, monsieur.

**Le sénateur Marshall:** Il y a à peu près un an, je suppose.

**M. Lane:** Il y a à peu près un an, et il a été confirmé depuis que nous irions de l'avant avec ce projet.

**Le président:** Les 26 employés et le budget de 1 700 000 \$, est-ce en tout?

**M. Lane:** Je devrais apporter quelques éclaircissements. Moi, je parle au nom du Groupe de gestion des aéroports. Notre personnel de l'aviation compte quelques spécialistes de l'information de vol et des opérateurs radio également, de même que des employés chargés de l'entretien du matériel électronique. Je ne sais pas combien ils sont. Je dirais, entre dix et douze personnes. Je me réfère ici à Wayne Malone, du Groupe aviation. Je suppose que les employés de Transports Canada ici, j'entends les fonctionnaires, doivent être au nombre de 35 ou 36. Indirectement, bien sûr, nous employons un certain nombre d'autres personnes pour l'entretien du bâtiment, nous avons des concessionnaires, etc. et c'est là que s'en va une grosse partie des dépenses d'emplois, aux sociétés qui nous fournissent des services à l'aéroport.

[Text]

**The Chairman:** Of the stops at Gander last year, the most recent figures, how many were there at Gander and how many used Stephenville as an alternate?

**Mr. Lane:** I think we are looking at numbers at Gander now of approximately 4,000 flights, and last year, the number here at Stephenville was 88. Those are numbers for fairly large aircraft, what we call the group over 90,000 pounds, and these would be fairly large commercial air carriers. In addition to that, there would be some activity on small general aviation, executive aircraft, that were going trans-Atlantic and there would be some of those as well, but, it is an alternate for Gander and our marketing program is certainly based on Gander, to create activity at Gander. That was the intent of the program and basically still is.

**The Chairman:** 4,000 stopped at Gander, and of the 4,000, 88 diverted to Stephenville?

**Mr. Lane:** Yes.

**The Chairman:** Senator Marshall?

**Senator Marshall:** You said that the alternate landings here declined over the past years?

**Mr. Lane:** I think we had about 88 the year before, and 88 the year before that, so that is fairly consistent I think. It is what we would expect.

**Senator Marshall:** The all-purpose building; there must have been the need for that building, you say, to replace other services in a more modern capacity? There must have been a reason projected for the creation of that building and the construction of the building. What was it?

**Mr. Lane:** As you may have noticed, there is one big hangar that is very close to the apron here at Stephenville, the big arched building. That is what we are using for an equipment storage building at the moment. We have not made any investment in that building. It has been unheated for a number of years and used only for equipment storage. We have a small maintenance facility, again, that is separate from that, that, again, we inherited from the US Air Force, and it is certainly getting pretty tired at this point in time.

**Senator Marshall:** What I am trying to get at, Mr. Lane, is the future of the airport, despite the fact that Air Canada withdraws their DC-9 service, or that they withdrew their DC-9 service. Is there still, in the plans, the maintenance of the runways and the maintenance of the buildings and the requirement for support services to the airport as a whole, regardless of who flies in here?

**Mr. Lane:** Certainly. My concept would be, and I think it is that of the Department, that we would be operating a regional airport here in Stephenville for the foreseeable future. As you are aware, we have a 10,000-foot runway here, which is much more than would be required at a similar regional airport, such as the nearest one here to Deer Lake, where we have a 6,000-foot runway. Here, we are operating 10,000.

**Senator Marshall:** That is because it was left here.

[Traduction]

**Le président:** Sur le nombre total le plus récent des escales à Gander l'an dernier, combien y en a-t-il effectivement eu à Gander, et combien de fois a-t-on utilisé Stephenville comme aéroport de dégagement?

**M. Lane:** Je crois que le chiffre pour Gander est d'environ 4 000 vols et celui pour Stephenville l'an dernier est de 88. Ces chiffres représentent des aéronefs assez gros, que nous appelons le groupe de plus de 9 000 livres, et qui sont d'assez gros transporteurs commerciaux. En plus de cela, il y aurait une certaine activité liée à l'aviation générale, les petits avions d'affaires effectuant des vols transatlantiques qu'il faudrait également inclure, mais il s'agit d'un aéroport de dégagement pour Gander et notre programme de commercialisation est assurément axé sur Gander pour générer des activités à Gander. C'était là le but du programme et ce l'est encore toujours.

**Le président:** 4 000 escales à Gander, et sur ces 4 000, 88 détournées vers Stephenville?

**M. Lane:** Oui.

**Le président:** Sénateur Marshall?

**Le sénateur Marshall:** Vous disiez que les atterrissages à l'aéroport de dégagement avaient diminué au cours des dernières années?

**M. Lane:** Je crois qu'il y en a eu 88 l'année précédente et 88 l'année avant celle-là, ce qui à mon avis est assez constant. C'est ce à quoi nous nous attendions.

**Le sénateur Marshall:** En ce qui concerne le bâtiment polyvalent, on a dû ressentir le besoin de construire ce bâtiment, pour permettre de moderniser d'autres services, dites-vous. Il doit y avoir eu une raison d'invoquée pour la création de ce bâtiment et pour sa construction? Quelle était-elle?

**M. Lane:** Comme vous l'avez peut-être remarqué, il y a un grand hangar, un gros bâtiment voûté, qui se trouve très près de l'aire de trafic ici à Stephenville. C'est ce bâtiment que nous utilisons présentement pour entreposer l'équipement. Ce bâtiment n'a fait l'objet d'un investissement. Il n'a pas été chauffé depuis un certain nombre d'années et n'est utilisé que comme entrepôt d'équipement. Nous avons encore un petit bâtiment d'entretien, distinct du hangar, qui nous a aussi été légué par les Forces aériennes américaines et qui montre des signes de fatigue assez marqués.

**Le sénateur Marshall:** Ce à quoi je veux en venir, monsieur Lane, c'est l'avenir de l'aéroport, qu'Air Canada ait l'intention d'interrompre son service sur DC-9 ou qu'il l'ait interrompu. L'entretien des pistes et celui des bâtiments, et la nécessité des services de soutien à l'aéroport, quel que soit le trafic, sont-ils toujours prévus dans les plans?

**M. Lane:** Certainement. À mon avis, et je crois que c'est aussi celui du ministère, nous exploiterions un aéroport régional ici à Stephenville au cours des prochaines années. Comme vous le savez, nous avons ici 10 000 pieds de piste, ce qui représente beaucoup plus qu'il n'en faudrait dans un aéroport régional comparable, comme le plus proche d'ici, Deer Lake, où il y a 6 000 pieds de piste. Ici nous en avons 10 000.

**Le sénateur Marshall:** Cela c'est parce qu'elles y étaient.

[Text]

**Mr. Lane:** That is because it was left here and we could make some use of it in support of Gander, and we retained it that length and that is one of the things, I guess, we would look at in a year and a half's time; to see what the traffic was and what the requirement is.

**Senator Marshall:** Why do you say you are going to look at it again in a year? Do you do a periodic annual review and inspection to decide what new improvements are required, or is it because of the withdrawal of an important service to Stephenville? Would that have any effect on your next review?

**Mr. Lane:** We don't do periodic reviews, sir. We try to adjust our airport operations to the traffic and, of course, that traffic may say that in some airports, they want to start at 7:00 in the morning and arrive at 11:00 at night, which means we have to staff the operation for that period of time. In other airports, the flights are better centred, maybe, we only have to operate from 8:00 in the morning until 5:00 at night. So between those two airports, we would be adjusting staff and numbers of people and that sort of thing, and we also adjust facilities in size, where it is practical to do so as the traffic changes, and if we don't need a 10,000-foot runway, should we maintain it? Right now, we are maintaining that, and we have Stephenville noted as an alternate to Gander, which required 10,000 feet of runway.

**Senator Marshall:** How much input do you have into the future of Gander and Deer Lake and St. John's? Is that your job, to advise your authorities in Ottawa?

**Mr. Lane:** Yes, it is. We are in charge of the management of the airport system in Atlantic Canada and we make recommendations to our Minister, certainly, and to our headquarters groups on what the facilities should be. Some changes are within our own regional authority, but certainly major changes, such as the role of an airport or a major change in its capability, would be one that would be made within our headquarters.

**Senator Marshall:** How do you see the effect of the withdrawal of DC-9 service to both Stephenville and Gander? How do you see that in the future, in the way you see the future with your periscope or — what is the word?

**Senator Cochrane:** Crystal ball.

**Mr. Lane:** We are maintaining the plant that we have now, and as long as we require Stephenville as an alternate to Gander, we would intend to maintain 10,000 feet of runway, the appropriate level of crash fire rescue services, telecommunications and navigational aids to achieve that, and that is what we see at this point in time.

**Senator Marshall:** And the support services, the fire fighter services, you see it continuing in operation for the next year and a half?

**Mr. Lane:** Certainly and beyond that, even though the airport's role may change, we may change the level of that ser-

[Traduction]

**M. Lane:** Parce qu'elles y étaient, et que nous pouvons les utiliser comme appoint à Gander et que nous les avons gardées à cette longueur, et je crois que c'est une chose que nous pourrions regarder dans un an et demi; voir ce qui se passe au plan du trafic et des besoins.

**Le sénateur Marshall:** Pourquoi dites-vous que vous allez réétudier ce point dans un an et demi? Procédez-vous à des inspections et à des examens périodiques annuels visant à déterminer les améliorations requises, ou est-ce en raison du retrait d'un service important à Stephenville? Cela pourrait-il avoir des répercussions sur votre prochain examen?

**M. Lane:** Nous ne procédons pas à des examens périodiques, monsieur. Nous tentons d'ajuster nos opérations aéroportuaires au trafic. Bien sûr, dans certains aéroports, les opérations peuvent commencer à 7 heures du matin et des vols peuvent encore arriver à 11 heures du soir, ce qui signifie qu'il faut prévoir du personnel pour toute cette période. Dans d'autres aéroports, les vols peuvent être mieux concentrés et les opérations se dérouler uniquement entre 8 heures du matin et 5 heures du soir. Ainsi, entre ces deux aéroports, il faudrait ajuster le personnel et le nombre de personnes, et ce genre de choses. Nous adaptons aussi la taille des installations en fonction du trafic, lorsque c'est possible, et si nous n'avons pas besoin d'une piste de 10 000 pieds, devrions-nous l'entretenir? À l'heure actuelle, nous l'entretenons, et Stephenville figure comme aéroport de dégagement de Gander, ce qui nécessite 10 000 pieds de piste.

**Le sénateur Marshall:** Dans quelle mesure pouvez-vous influencer sur l'avenir de Gander et de Deer Lake et de St. John's? Est-ce dans vos attributions de conseiller vos supérieurs à Ottawa?

**M. Lane:** Oui, en effet. Nous sommes chargés de gérer le système aéroportuaire dans la région atlantique du Canada et nous faisons des recommandations à notre ministre, bien sûr, et aux groupes de l'Administration centrale en ce qui concerne les installations. Certaines modifications sont du ressort régional, mais les changements importants, touchant par exemple le rôle de l'aéroport ou ses capacités, relèveraient de l'Administration centrale.

**Le sénateur Marshall:** Quelles seront, à votre avis, les retombées de l'interruption du service sur DC-9 tant pour Stephenville que pour Gander? Comment voyez-vous l'avenir, comme si vous le voyiez dans votre périscope ou — comment dit-on encore?

**Le sénateur Cochrane:** Dans une boule de cristal.

**M. Lane:** Nous conserverons les installations que nous avons pour le moment, et tant que nous aurons besoin de Stephenville comme aéroport de dégagement pour Gander, nous garderons les 10 000 pieds de piste, le niveau approprié de services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronefs, les télécommunications et les aides à la navigation nécessaires, et c'est ainsi que nous voyons les choses pour l'instant.

**Le sénateur Marshall:** Et les services de soutien, les services d'incendie, resteront-ils opérationnels au cours de la prochaine année et demie?

**M. Lane:** Certainement et plus longtemps que cela; même si l'aéroport est appelé à changer de rôle, nous pouvons changer

[Text]

vice, but we certainly see operating a regional airport here, into the foreseeable future, that would require a crash fire rescue service. The level of that service, size of trucks, manning and stuff might change.

**Senator Marshall:** It might change. Mr. Lane, when I went up to Ottawa in 1968, at Christmas time, Transport called up all the MP's and said: We are going to take you home for Christmas, where do you want to stop? They said they were going to St. John's and I said, well, I don't go to St. John's and they said, well, where do you want to go? and I said Stephenville, that is nearest my home. He said: Is there an airport there?. That has changed now, but I think you know the situation that exists here. Do you want to offer us your opinion on the need for DC-9 service in both Gander and Stephenville?

**Mr. Lane:** I really can't comment on that, sir. I am not an expert in airline operations or the commercial side of the air carrier business. We operate the facility in response to the traffic, to the market. On what basis carriers make their commercial decisions of where to fly, I am afraid I have no knowledge in that area at all.

**Senator Marshall:** You have to be compatible with their request?

**Mr. Lane:** Yes.

**Senator Marshall:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Graham.

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman. I just want to pursue the question of the TOPS program and the status of Stephenville, as it relates to Gander. If Stephenville no longer qualified, as the result of a downgrading some time in the future of its facilities here, including the runway and so on, what effect would that have on Gander's status in the TOPS program?

**Mr. Lane:** It wouldn't have that much effect on Gander's status, I think it would make Gander less attractive. In this program of technical stops, there are so many aircraft flying on the ocean that need a technical stop, and we compete for that traffic with Shannon, Ireland, and Bangor, Maine. They are our big competitors in that market share. We are around 30% each, 35% and it moves a little bit, but we compete for that traffic, and having Stephenville as a close alternate, as I said before, allows them to carry a little bit more payload. It makes our marketing package that much more attractive when we go and say, yes, we have Gander, a full international airport, full facilities, full Customs capability and duty free and flight meals and all those things that they require and right beside that, we have an alternate for you that has a rather unique weather combination. It seems that when the weather in Gander is down, the west coast of Newfoundland is open. That has sort of been a traditional pattern, and it makes Gander that much more attractive to the carriers, if we can continue to provide that alternate.

[Traduction]

le niveau de ces services, mais nous aurons très certainement un aéroport régional ici pendant les prochaines années, aéroport qui nécessiterait des services de sauvetage et d'extinction d'incendies d'aéronefs. C'est le niveau de service, la taille des camions, le personnel qui pourraient être changés.

**Le sénateur Marshall:** Cela pourrait changer. Monsieur Lane, quand je suis allé à Ottawa en 1968, à Noël, Transports Canada a communiqué avec tous les députés, leur disant: «Nous vous emmenons chez vous à Noël, où désirez-vous atterrir? Ils allaient, disaient-ils, à St. John's. Bien, leur ai-je répondu, moi je ne vais pas à St. John's. Dans ce cas, où désirez-vous aller alors? m'ont-ils dit. À Stephenville, c'est le plus proche de chez moi. Y a-t-il un aéroport là-bas?, m'a alors demandé mon interlocuteur. Cela a changé maintenant, mais je crois que vous connaissez la situation ici. Voulez-vous nous faire part de votre opinion en ce qui concerne la nécessité du service sur DC-9 tant à Gander qu'à Stephenville?

**M. Lane:** Je ne suis vraiment pas en mesure de faire des commentaires à ce sujet. Je ne suis pas un spécialiste des opérations aéronautiques ou de l'aspect commercial des opérations des transporteurs aériens. Nous exploitons les installations pour répondre aux besoins en matière de trafic, de marché. Sur quels fondements les transporteurs basent-ils leurs décisions commerciales concernant leurs destinations de vols, je n'en ai pas la moindre idée.

**Le sénateur Marshall:** Vous devez être en mesure de répondre à leur demande?

**M. Lane:** Oui.

**Le sénateur Marshall:** Merci, Monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** Merci, Monsieur le président. Je voudrais simplement poursuivre la question du programme TOPS et du statut de Stephenville par rapport à Gander. Si Stephenville ne remplit plus les conditions requises en raison d'un abaissement ultérieur du niveau de ses installations, quel effet cela pourrait-il avoir sur le statut de Gander dans le programme TOPS?

**M. Lane:** Cela n'aurait pas autant de conséquences sur le statut de l'aéroport de Gander; ça le rendrait moins intéressant. Dans ce programme d'escapes techniques, on compte tellement de vols transocéaniques qui doivent effectuer une escale technique, et, à ce titre, nous sommes en concurrence avec l'aéroport de Shannon, en Irlande, et celui de Bangor, dans le Maine, aux États-Unis. Ce sont là nos principaux concurrents dans cette partie du marché. Nous accueillons chacun entre 30 et 35 p. 100 de ces vols; ça peut varier un peu, et c'est précisément cette fraction du marché que nous nous disputons. De plus, si elles peuvent compter sur l'aéroport de Stephenville comme aéroport de dégagement très rapproché, comme je l'ai déjà mentionné, les compagnies aériennes pourront augmenter légèrement les charges embarquées. Notre promotion dispose d'un atout supplémentaire avec Gander, un aéroport totalement international doté de toutes les installations nécessaires, d'un service complet de douanes, de boutiques hors-taxes, de services de repas à servir à bord et de tout ce que l'on retrouve normalement dans un aéroport de ce calibre. Au surplus, avec

[Text]

**Senator Graham:** Am I correct in understanding that the MOT Regional Firefighting School is located here?

**Mr. Lane:** No, we don't, per se, have a regional firefighting school. Things had changed here at Stephenville, with Canadian first leaving. I guess that was when we first got a drop-off in activity and we began to use Stephenville as, more or less, a dedicated site for regional firefighter training. Each firefighter, every 5 years I guess, is required to participate in a training exercise and program that is outside his own site, under regional supervision. It is a capability check, if you like, and I guess to offset some of the changes we were making in staff here, we began to use Stephenville as, what you would say, a regional firefighter training school. Although we don't have such an official entity in our system. In fact, for the last five years, we have carried out those training exercises at one site, and that has been here in Stephenville.

**Senator Graham:** Without getting into an official status, if we called it a dedicated site for regional firefighting training, would we be correct, under the present terms?

**Mr. Lane:** Yes.

**Senator Graham:** How would the status of that dedicated site for regional firefighting training be affected by the withdrawal of jet service or the downgrading of facilities at the airport?

**Mr. Lane:** It doesn't depend on the service or the activity; it is a training type of activity and, I guess, could be conducted anywhere, but as we dealt with the new combined services building for Stephenville, and the possibility that, as I say, the number of trucks or size of trucks might change, it was part of the rationale we used to our headquarters group and our Minister, to say we would like to maintain a building of this size and within a building of that size, we can house this training requirement. Maybe unofficially, it has become a dedicated firefighter training facility for the region.

**Senator Graham:** Thank you.

**The Chairman:** Senator Cochrane.

**Senator Cochrane:** Mr. Lane, I want to refer to the alternate airport in Stephenville, as well. You are saying that there were 4,000 TOPS aircraft in Gander, per year. That is about the number that arrives in Gander, per year, and 88 of those 4,000 are diverted to Stephenville. Am I correct?

**Mr. Lane:** Yes.

[Traduction]

Stephenville comme aéroport de dégagement *Avant de commencer notre témoignage, je signale que nous sommes arrivés avec un léger retard, il y a de cela quelques minutes.* nous jouissons d'une situation météorologique plutôt particulière; il semble que la côte Ouest de Terre-Neuve soit généralement dégagée lorsqu'il fait mauvais à Gander. C'est une situation que l'on observe depuis assez longtemps; les transporteurs aériens seront davantage intéressés à Gander que nous pourrions continuer d'offrir cette possibilité de dégagement.

**Le sénateur Graham:** Ai-je bien compris que c'est ici que se trouve le centre régional de formation des pompiers du MDT?

**M. Lane:** Non! Nous n'avons pas vraiment de centre régional de formation. Les choses ont changé ici à Stephenville; d'abord avec l'interruption du service de Canadian International. Je crois que c'est à partir de ce moment-là que nous avons vu les activités décliner et commencé à utiliser officiellement Stephenville comme centre régional de formation des pompiers. Chaque pompier doit, tous les cinq ans si je ne me trompe pas, participer à un programme de formation, sous surveillance régionale, à l'extérieur de l'endroit de son affectation. Disons qu'il s'agit d'un contrôle des compétences, et, pour compenser certains changements au niveau de l'effectif, nous avons commencé à former les pompiers à Stephenville, au niveau régional. Néanmoins, cette structure n'existe pas de façon officielle dans notre organisation. De fait, au cours des cinq dernières années, ces exercices de formation ont été menés à un seul et même endroit, ici, à Stephenville.

**Le sénateur Graham:** Au point où en sont les choses, serait-il juste de parler de centre régional de formation des pompiers même si l'endroit n'en a pas le titre officiel?

**M. Lane:** Oui!

**Le sénateur Graham:** Dans quelle mesure le statut de ce centre serait-il affecté par suite de l'interruption du transport aérien par réactés ou de la réduction des services et des installations à l'aéroport?

**M. Lane:** Cela ne dépend pas du service ou de l'activité; il s'agit d'une formation qui, je le pense, pourrait être donnée n'importe où, mais comme il était question d'un nouveau bâtiment de services combinés pour Stephenville, et de la possibilité qu'il y ait des changements dans le nombre ou la grosseur des camions, cela faisait partie du raisonnement que nous avons présenté à notre administration centrale et à notre Ministre à l'appui de notre demande de conserver un bâtiment de cette taille, qui abriterait le service de formation des pompiers. Il se peut que de façon officieuse, ce soit devenu le centre régional de formation des pompiers.

**Le sénateur Graham:** Merci!

**Le président:** M. le sénateur Cochrane.

**Le sénateur Cochrane:** M. Lane, je m'en reporte également à l'aéroport de dégagement de Stephenville. Vous dites que Gander accueille 4 000 aéronefs TOPS par année. Cela correspond approximativement au nombre de vols qui arrivent à Gander chaque année, et 88 de ces vols sont détournés vers Stephenville. Est-ce exact?

**M. Lane:** Oui!

[Text]

**Senator Cochrane:** Would you say that more of these TOPS aircraft could have been diverted to Stephenville, and I ask you that, sir, because many people have expressed their concerns, both written and oral to me, in regards to a problem with the AIP and for the benefit of those of the AIP, it is the *Aeronautical Information Pamphlet*, and that is a pamphlet by which communities that are alternate designated areas are in this pamphlet. That would be in the hands of the pilots. Am I correct, Mr. Lane?

**Mr. Lane:** That is an aeronautical information publication that is distributed to pilots.

**Senator Cochrane:** From the information that I have been receiving from the local people, even though they have requested Stephenville to be inserted into that publication, it is still not there. I say to you, Mr. Lane, that it is very convenient for a pilot who has this pamphlet in his hand, right there on the plane, to pick it up and say, okay, if the weather is not fine in Gander, where do I go? He can find that in that pamphlet, but if Stephenville is not there, where would the pilot go, then?

**Senator Stollery:** He would check his charts.

**Mr. Lane:** I guess, generally speaking, the pilot doesn't make these kinds of decisions after he is airborne. He files a flight plan before he begins a trans-Atlantic flight, certainly, and decides he will make a tech stop at Gander, and he will use Stephenville as an alternate, and that information on the status of Stephenville is distributed, in the aviation industry, internationally. It has been done by what we call a NOTAM, or a Notice to Airmen). That is an international NOTAM that has been out and in existence, I think, since 1972. It advises all the aviation community, by this notice, that Stephenville is a weather alternate to Gander. That is really, I don't think, a decision that is made after he is airborne. He gets to a certain point and he looks at the Gander weather and says, the weather is unsuitable for an operation at Gander, so he will immediately move to his alternate in Stephenville. Gander's weather is pretty good, and the 88 is the number of times that they diverted to Stephenville.

**Senator Cochrane:** I understand that Stephenville is not included in this weather forecasting either, because we hear the weather being forecasted for Corner Brook, Gander and St. John's, but it is not forecasted for Stephenville. Stephenville is not designated, either, in this weather reporting.

**Mr. Lane:** That is correct. On what we call the VOLMET broadcast, which is done from Gander, Canada has a time slot there that we broadcast the weather for international airports in Canada, the current weather and the forecast weather, as well as the ICAO alternates, and we have a certain time slot in which to do that. I think it is approximately ten minutes and right at the moment, we do not have time in that time slot to insert another airport, and when we look at the importance of many of the other airports, I suppose Toronto, Vancouver et cetera, we wouldn't remove one of those to insert Stephenville.

**Senator Cochrane:** But you would agree that it is very important that if we can't get into Gander, then Stephenville

[Traduction]

**Le sénateur Cochrane:** Diriez-vous qu'un plus grand nombre de ces vols TOPS auraient pu être dirigés vers Stephenville? Je vous demande cela, M. Jane, parce que beaucoup de personnes m'ont exprimé leurs inquiétudes, par écrit ou de vive voix, pour ce qui est d'un problème concernant une publication d'information aéronautique, et pour la gouverne des responsables de ces publications. On retrouve dans cette publication les aéroports de dégagement désignés. Cette publication est entre les mains des pilotes. N'est-ce pas M. Lane?

**M. Lane:** Elle renferme des informations à caractère aéronautique et elle est distribuée aux pilotes.

**Le sénateur Cochrane:** D'après les renseignements que j'ai obtenus des gens de Stephenville, leur aéroport n'est toujours pas inscrit dans cette publication, malgré qu'ils en aient fait la demande. Je vous assure M. Lane que le pilote qui possède cette publication n'a qu'à la consulter pour savoir où atterrir si le temps est mauvais à Gander. C'est le genre d'information qu'il peut trouver dans la publication aéronautique. Si Stephenville n'y figure pas, où se posera-t-il alors?

**Le sénateur Stollery:** Il consultera ses cartes.

**M. Lane:** Je croirais que d'une façon générale le pilote ne fait pas ce choix une fois en vol. Il établit, avant de commencer la traversée de l'Atlantique, un plan de vol dans lequel il précise que l'escale technique sera à Gander et que Stephenville est retenu comme aéroport de dégagement. Ce genre d'information sur le statut de l'aéroport de Stephenville est distribuée internationalement dans l'industrie aéronautique, par l'intermédiaire des NOTAM (avis aux navigateurs aériens). Si je ne me trompe pas, il existe un NOTAM international depuis 1972. Cet avis informe tous les pilotes de la possibilité d'utiliser l'aéroport de Stephenville au cas où les conditions du temps empêcheraient l'atterrissage à Gander. Je ne crois pas que le pilote fasse ce choix une fois en vol. À un certain moment durant son vol, il s'informe de la météo qu'il fait à Gander afin de décider, s'il y a lieu, de se diriger sur Stephenville. Le temps qu'il fait à Gander est habituellement assez favorable, et on compte seulement 88 dégagements sur Stephenville.

**Le sénateur Cochrane:** Si je comprends bien, Stephenville n'est pas inclus dans les prévisions météo non plus, puisque ces prévisions ne sont données que pour Corner Brook, Gander et Saint John's. Stephenville n'est donc pas mentionné dans ces renseignements météo.

**M. Lane:** C'est exact. Dans la diffusion VOLMET des renseignements météo, effectuée à partir de Gander, le Canada dispose d'une certaine période de temps durant laquelle sont données les conditions prévues, et en vigueur, pour les aéroports internationaux au Canada, et pour les aéroports de dégagement inscrits à l'OACI. Cette période est d'environ dix minutes, et à l'heure actuelle il ne reste plus de temps pour inscrire un autre aéroport. De plus, si on considère l'importance d'un bon nombre des aéroports qui y sont mentionnés, par exemple Toronto, Vancouver, etc., il n'est pas question d'en éliminer un pour faire place à Stephenville.

**Le sénateur Cochrane:** Mais vous êtes d'accord pour reconnaître que si un aéronef ne peut se poser à Gander, Stephen-

[Text]

should be right there to help these people, these international flights?

**Mr. Lane:** Without necessarily being on the VOLMET. Of course, the aircraft, when he is on the ocean, is in contact with Air Traffic Control out of Gander and, of course, they are updating him on both the Gander and Stephenville weather. Although he doesn't have a broadcast, he is certainly aware, if he is flight planning Gander, what the Gander weather is and what the Stephenville weather is, and he will make that decision. I think it is well known in the tech stop world, those carriers that we go see in the US, and we go to the US a couple of times a year, and Europe a couple of times a year, and when we go on those trips, we are certainly marketing that package of Gander with Stephenville as an alternate, and we make sure that they are aware that they have that capability. As a fact, we ran a spot check recently, and of the aircraft that flight plan Gander as their prime stop, approximately 56% of those were flight planning Stephenville as their alternate. It certainly would appear that most of those carriers out there are aware of Stephenville and its status, because in their flight plan, they are listing Stephenville as their alternate.

**Senator Cochrane:** You bring me now to another question, that of marketing. Who does the marketing for Stephenville, in regards to the TOPS aircraft?

**Mr. Lane:** This is done by what we call our TOPS team, and we are really the co-ordinators of that program. The fuel companies go marketing with us, as does the food concessions and the ground handling companies and people based at Gander, and we are marketing the Gander-Stephenville package on those trips. We say, here is our fuel price at Stephenville, here is the fuel price at Gander, we are very competitive on the fuel price, and here are the facilities at Stephenville; we have a 10,000 foot runway, et cetera, and it is done as a program, and it is done for the two airports at the same time.

**Senator Cochrane:** Has anybody from the Stephenville Airport, or from the Stephenville area, been asked to go along on these promotional or marketing trips? I think, Mr. Lane, these are the people who probably can put Stephenville forward to the fullest.

**Mr. Lane:** I am not sure of the exact response; whether they have been asked to participate. I am not sure, it is a program where the industry people pay their own way, and I am not sure whether the Stephenville community has been asked. I think they are certainly aware of the promotional efforts we are putting out, on behalf of the Tech Stop Program, to attract aviation activity to these two airports.

**Senator Cochrane:** I still emphasize, sir, that I think that it would be important for someone from the Stephenville area to go with this group. I have nothing to say in regards to Gander supporting Gander and Stephenville, and people from St. John's doing the marketing for St. John's, Gander and Stephenville, however, I still feel that if someone from Stephenville were to be within that group of marketing the area as an alternate, it probably would be more beneficial.

[Traduction]

ville doit être mentionné comme aéroport de dégagement des vols internationaux.

**M. Lane:** Même s'il n'est pas à l'écoute des bulletins VOLMET, le pilote qui vole au-dessus de l'Atlantique est en contact radio avec le contrôle à l'extérieur de Gander, qui l'informe de la météo révisée concernant Gander et Stephenville. Même si le pilote ne reçoit pas de diffusion, il est certainement au courant, s'il se dirige vers Gander, des conditions qui y prévalent, et de celles de Stephenville, et il prendra alors la décision qui s'impose. Je pense que ce fait est bien connu des transporteurs qui doivent faire ces escales techniques, de ces transporteurs américains, et européens, que nous allons voir quelques fois par année. Lors de ces voyages, nous faisons la promotion de Gander, et de son aéroport de dégagement, Stephenville. Nous nous assurons que ces transporteurs connaissent bien cette possibilité. D'après un contrôle sommaire effectué récemment, 56 p. 100 des vols dont le premier arrêt est à Gander avaient retenu Stephenville au titre d'aéroport de dégagement. Il semblerait donc que la plupart des transporteurs connaissent l'aéroport de Stephenville et son statut, puisqu'il est mentionné dans les plans de vol.

**Le sénateur Cochrane:** Vous me conduisez à une autre question, celle de la promotion. Qui donc s'occupe de la promotion de Stephenville pour ce qui est des aéronefs TOPS?

**M. Lane:** C'est fait par ce que nous appelons notre équipe TOPS, et nous agissons à titre de coordonnateurs du programme. Les pétrolières participent à cette promotion, tout comme le font les concessionnaires des services alimentaires, les compagnies et les équipes de manutention au sol qui sont à Gander. Lors de ces voyages, nous ne manquons pas de faire la promotion de la combinaison Gander-Stephenville. Nous les informons du prix du carburant à Stephenville, et à Gander. Nos prix sont très concurrentiels. Nous leur vantons les installations de Stephenville, la piste de 10 000 pieds, etc., tout cela dans le cadre d'un programme de promotion englobant les deux aéroports à la fois.

**Le sénateur Cochrane:** A-t-on invité des personnes de l'aéroport ou de la région de Stephenville à ces voyages de promotion? Je suis d'avis, M. Lane, que ces personnes sont celles qui peuvent le mieux faire valoir les qualités de Stephenville comme aéroport de dégagement.

**M. Lane:** Je ne peux pas vous donner une réponse catégorique ni vous dire si on leur a demandé de participer. Je l'ignore; il s'agit d'un programme dans lequel les représentants de l'industrie prennent eux mêmes les initiatives et je ne suis pas sûr qu'on ait sollicité la participation de Stephenville. Je crois qu'ils sont certainement au courant de nos efforts de promotion, aux termes du programme d'escales techniques, pour attirer des activités à ces deux aéroports.

**Le sénateur Cochrane:** J'insiste sur le fait qu'il est important qu'une personne de la région de Stephenville accompagne le groupe. Je n'ai aucune observation à faire pour ce qui est du fait que ce soient des personnes de Gander qui appuient Gander et Stephenville, et que des gens de Saint John's fassent la promotion de Saint John's, de Gander et de Stephenville. Or, je considère toujours qu'il serait probablement plus efficace d'avoir un représentant de Stephenville au sein du groupe

[Text]

**Mr. Lane:** That is something that certainly, we could consider, if we haven't in the past. I am just not sure whether they have been invited or whether, in fact, they may have actually participated at some time. I am not quite aware of what the make-up of those marketing teams have been over the last ten to 15 years and who have been members of that group.

**Senator Cochrane:** Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** A supplementary, Senator Hicks?

**Senator Hicks:** Thank you, Mr. Chairman. I want to be perfectly clear about this, Mr. Lane: you said that if a pilot files a certain flight plan naming Gander, with Stephenville as an alternative, he doesn't make the decision when he approaches Gander that, no, I am not going to try to land there, I am going to Stephenville. That is made by ground control, is it, and he is instructed to move?

**Mr. Lane:** No, I am not sure on this what the various companies' operating manuals would dictate a pilot to do, but I would presume that as his flight progresses, and he becomes aware of changing weather at Gander, that if the Gander weather now is forecast to be unsuitable, that his alternate is then filed and he would make the decision and proceed to his alternate. He would proceed to Stephenville.

**Senator Hicks:** The pilot of this particular plane makes the decision?

**Mr. Lane:** Yes.

**Senator Hicks:** And advises the necessary ground control stations?

**Mr. Lane:** Yes, he would be alerting Gander Centre that he wants a different flight plan; that he is now not going into Gander, but is proceeding, say, to Stephenville.

**Senator Hicks:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Stollery.

**Senator Stollery:** Thank you, Mr. Chairman. Just to clarify my mind, I assume that the way this all works is that the navigator has these big charts, these World Aeronautical Charts, and I suppose Stephenville is on them and with the various legends that say that it is the alternate to Gander, is that how it works?

**Mr. Lane:** Yes, he would have his aeronautical charts and they would show, of course, all our Canadian airports which would be on that chart and certainly, Stephenville would be there with the appropriate notation of runway length, et cetera.

**Senator Stollery:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Lane, I guess what it gets down to is that you have got a year and a half, or whatever it is, before the Department tells you what they are going to do with this airport, and their decision is going to be largely based upon what traffic is in this airport, and what plans or changes are made between that time and now?

[Traduction]

chargé d'en faire la promotion comme aéroport de dégagement.

**M. Lane:** Voilà une solution à retenir si cela n'a pas déjà été fait. Je ne puis vraiment pas vous dire s'ils ont été invités ou s'ils ont déjà participé à ces promotions. Je ne suis pas très au courant de la façon dont ces équipes de promotion ont été constituées au cours des dix ou quinze dernières années et des noms des membres.

**Le sénateur Cochrane:** Merci beaucoup. Merci M. le président.

**Le président:** Autre question M. le sénateur Hicks?

**Le sénateur Hicks:** Je vous remercie M. le président. Si j'ai bien compris, M. Lane, vous affirmez que si le pilote inclut dans son plan de vol Gander comme aéroport principal et Stephenville comme aéroport de dégagement, ce n'est pas lui qui, à l'approche de Gander, prendra la décision d'atterrir plutôt à Stephenville. Cette décision relève du contrôle de la circulation, qui lui en donnera alors l'instruction.

**M. Lane:** Non! Sur ce point, je ne suis pas certain des instructions énoncées dans les manuels d'exploitation des diverses compagnies aériennes. Mais j'imagine qu'en cours de vol, si le pilote apprend que les conditions météo à Gander sont défavorables, il modifiera alors son plan de vol et fera route sur Stephenville.

**Le sénateur Hicks:** C'est donc le pilote qui prend la décision?

**M. Lane:** Oui!

**Le sénateur Hicks:** Et qui en informe les stations de contrôle au sol?

**M. Lane:** En effet. Il informera le centre de Gander de son intention de modifier son plan de vol, et de sa nouvelle destination, qui n'est plus Gander, mais Stephenville.

**Le sénateur Hicks:** Je vous remercie M. le président.

**Le président:** M. le sénateur Stollery.

**Le sénateur Stollery:** Je vous remercie M. le président. Juste pour être sûr de bien comprendre, je suppose que sur les cartes aéronautiques, qui servent à la navigation aérienne, on retrouve l'aéroport de Stephenville avec les indications le désignant comme aéroport de dégagement de Gander. Est-ce bien comme cela que ça fonctionne?

**M. Lane:** En effet, le pilote dispose de cartes aéronautiques montrant tous les aéroports canadiens, celui de Stephenville y compris, avec mention de détails pertinents comme la longueur de la piste par exemple.

**Le sénateur Stollery:** Merci, M. le président.

**Le président:** M. Lane, si on vient aux faits, vous disposez d'un an et demi, ou je ne sais quoi, avant que le Ministère vous informe de son intention en ce qui concerne cet aéroport. Sa décision sera principalement fondée sur l'importance du trafic desservi par l'aéroport et sur les projets ou les changements qui auront été élaborés ou effectués d'ici là?

[Text]

**Mr. Lane:** That is how we provide services at airports, in response to demand and requirements, and looking at budget concerns and so on.

**The Chairman:** Those are the factors that will determine what the Transport Department does here.

**Mr. Lane:** What is the requirement and what is the traffic.

**The Chairman:** Are there any further questions?

**Senator Marshall:** Just one supplementary; you referred to the 88 alternate stops in Stephenville. Where does Gander-Goose Bay fit in? Goose Bay is the other alternate. Can you give us the number of stops that were made there?

**Mr. Lane:** Goose may be a higher number.

**Senator Marshall:** A higher number?

**Mr. Lane:** A higher number than Stephenville, but of course, Goose is really more northerly and is located on the northern track system across the Atlantic, so if a pilot is operating, depending on where he is operating: the mid-west, the west coast of the US, he may be coming over a great circle route that is more northerly, bringing him over Goose, and if he sees problems at his destination, it may not be Gander or wherever, but if he sees problems and anticipates fuel problems, he may elect to stop at Goose. It, again, was a requirement in the industry, saying that it would be nice if we had a northern alternate that, if we were on a northern track, we could use as an alternate to Gander.

**Senator Marshall:** How would you classify St. John's, in coming to the fore and taking in international flights, rather than Gander? Is that a good move from a weather point of view and from every point of view from transport? How does it compare with whether to go to Stephenville or Gander?

**Mr. Lane:** At St. John's, after a long difficult period of time, I guess we raised the airport availability there by improving landing aids, to going into what we call Category 3 Landing Systems, and the airport now has an availability that is comparable, certainly, with most airports in Atlantic Canada.

**Senator Marshall:** Why was it taken into consideration; to be so important to provide all those landing aids?

**Mr. Lane:** It was not provided, of course, for international operations; it was provided for domestic requirements, and Air Canada's move from Gander to St. John's didn't have a major impact on us from a facility point of view. We do not market St. John's as a tech stop airport to attract international transportation.

**Senator Marshall:** I know you don't, it was a political decision. That is all, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Any more questions for Mr. Lane? Thank you very much, Mr. Lane.

Our last witness has arrived; the representatives from the Town of Gander. When I say the last witness, you recall, what we are doing today is we are recalling three witnesses for the

[Traduction]

**M. Lane:** C'est ainsi que nous assurons les services aux aéroports, en fonction des besoins et des conditions, et en satisfaisant aux exigences budgétaires et à d'autres considérations.

**Le président:** Ce sont ces facteurs qui détermineront les actions du ministère des Transports.

**M. Lane:** Oui; les besoins et l'importance du trafic.

**Le président:** D'autres questions?

**Le sénateur Marshall:** Seulement une autre; vous avez parlé des 88 déagements vers Stephenville. Qu'en est-il de la combinaison Gander-Goose Bay? Goose Bay est l'autre aéroport de déagement. Pourriez-vous nous dire le nombre d'escales qui y ont été effectuées?

**M. Lane:** Le nombre d'escales à Goose Bay est peut-être plus élevé.

**Le sénateur Marshall:** Plus élevé?

**M. Lane:** Plus élevé qu'à Stephenville, mais évidemment Goose Bay est vraiment plus au nord, sur la route aérienne qui traverse l'Atlantique Nord. Ainsi, selon la grande région d'opérations, le Midwest, la côte Ouest des États-Unis, le pilote suivra une route circulaire qui est plus au nord et qui l'amènera au-dessus de Goose Bay. Si des difficultés s'annoncent à sa destination, que ce soit Gander ou un autre aéroport, s'il a des difficultés ou s'il prévoit des problèmes de carburant, il pourra faire escale à Goose Bay. Une autre exigence de l'industrie du transport aérien veut que si l'aéronef est sur une route nord, il y ait une possibilité de déagement par rapport à Gander.

**Le sénateur Marshall:** Comment évaluez-vous Saint John's par rapport à Gander, pour les vols internationaux? Est-ce une bonne décision du point de vue de la météo et du point de vue du transport? Comment se situe Goose Bay vis-à-vis de Stephenville ou de Gander?

**M. Lane:** À Saint John's, après une longue période difficile, nous avons amélioré les aides à l'atterrissage afin de relever le taux de disponibilité, et d'y offrir un système d'atterrissage de catégorie 3. L'aéroport de Saint John's présente maintenant une disponibilité qui est sûrement comparable à celle de la plupart des aéroports situés sur la côte Est du Canada.

**Le sénateur Marshall:** Qu'est ce qui a justifié l'installation de tous ces aides à l'atterrissage?

**M. Lane:** Ces systèmes n'ont évidemment pas été installés pour les opérations internationales. Leur but était de satisfaire aux besoins reliés aux vols intérieurs. Et l'interruption de service d'Air Canada à Gander, en faveur de Saint John's, n'a pas eu d'impact majeur sur nos installations. Nous ne faisons pas la promotion de Saint John's comme escale technique dans le but d'attirer le trafic international.

**Le sénateur Marshall:** Je le sais, c'était une décision politique. C'est terminé M. le Président.

**Le président:** D'autres questions à l'intention de M. Lane?

Nos derniers témoins sont arrivés, les représentants de la ville de Gander. Lorsque je parle des derniers témoins, c'est pour vous rappeler qu'aujourd'hui nous faisons revenir trois

[Text]

final appearance today: Air Canada, First Air, and the Transport Division of the Town of Stephenville, so before we hear these gentlemen who we have asked to come back to give us more information, we are now going to hear from the Town of Gander; Mr. Lew Holloway and Mr. Fraser Lush. Mr. Holloway is the Town Manager and Mr. Fraser Lush is one of the town Councillors. Welcome gentlemen. Please proceed at your own pace.

**Mr. Lush:** Thank you, sir. My name is Fraser Lush, I am a Councillor with the Town of Gander and this is our Town Manager, Lew Holloway, with me.

We have given you a written presentation of what we have to say. I would like you to use the one we have just passed out; we have corrected some errors and this is a much neater, more presentable, copy.

First of all, before we get into the presentation, we arrived a few minutes ago, a little bit late.

**Senator Marshall:** By plane or by car?

**Mr. Lush:** We came by plane, Senator Marshall, and we had to come via the other airport that operates on the west coast, because of the shortage of flights into this one.

That, certainly, is not the way we would have it, sir. Just as we came into the room, you were talking to the gentleman who preceded us here and I only heard part of what he said, and I really regret not having been here for the whole thing, because what he had to say impacts on some of the points we are trying to make in our brief and really, we only have one major point, apart from the idea that the people who live in Stephenville and the general area are Canadians, and they should reap the benefits of being Canadian, and all that means, in economic activity. We really only have one other major point, and it has to do with TOPS, and it has to do with alternates for airplanes operating into Gander.

I came in where the previous person here was saying something to the effect that MOT intends to maintain 10,000 feet of runway and some of the facilities that would permit Stephenville to maintain an alternate status for Gander, which made me feel really good. I felt very happy about that, but then at the end of it, I heard someone ask him if MOT is going to re-think this in a year and a half's time and I don't know if I am accurate in what I thought I heard.

**The Chairman:** Mr. Lane can correct if there is any error in your memory, but I think you seem to be correct up until now.

**Senator Marshall:** We can find out now who told the truth.

**Mr. Lush:** That last bit, I thought I just picked it up when you were asking for clarification. I am not sure if what Mr. Lane said should make us feel good or relieved, or exactly how we should feel, because in Gander, we have experienced some downgrading over time, being told all the time that Gander is

[Traduction]

témoins pour leur dernier témoignage: Air Canada, First Air et la division des transports de la ville de Stephenville. Avant d'écouter leurs déclarations, nous leur avons demandé de revenir nous fournir plus de détails, nous entendrons des représentants de la ville de Gander, M. Lew Holloway et M. Fraser Lush. M. Holloway est le directeur général de la ville et M. Fraser Lush est conseiller. Messieurs, soyez les bienvenus; la parole est à vous.

**M. Lush:** Merci Monsieur. Je m'appelle Fraser Lush, je suis conseiller à la ville de Gander et voici notre directeur général, Lew Holloway.

Nous vous avons remis une présentation écrite de notre témoignage. J'aimerais que vous utilisiez le document que nous venons juste de distribuer; certaines erreurs ont été corrigées et vous avez maintenant un exemplaire plus propre, plus présentable.

Avant de présenter notre exposé, j'aimerais préciser que nous ne sommes arrivés que depuis quelques minutes, soit un peu en retard.

**Le sénateur Marshall:** En avion ou en auto?

**M. Lush:** Nous sommes venus en avion, sénateur Marshall, et avons dû passer par l'autre aéroport desservant la côte ouest à cause du manque de vols transitant par cet aéroport-ci.

Ce n'est sûrement pas le meilleur chemin, monsieur. Quand nous sommes entrés, vous étiez en train de parler à ce monsieur qui nous a précédés et je n'ai compris qu'une partie de ses propos. Je regrette beaucoup de ne pas avoir tout entendu parce que ce qu'il a dit a des répercussions sur certains aspects que nous abordons dans notre mémoire. Nous ne présentons en somme qu'un seul point important, mis à part le fait que les citoyens de Stephenville et de la région sont des Canadiens et qu'ils devraient eux aussi bénéficier des avantages offerts aux citoyens du Canada, et de tout ce qui s'y rattache en matière d'activité économique. Nous aimerions aborder un seul autre point important, sujet qui se rapporte au programme TOPS et qui concerne les solutions de rechange pour les avions utilisant l'aéroport de Gander.

Lorsque je suis entré, la personne qui m'a précédé mentionnait quelque chose au sujet de l'intention de TC de conserver 10 000 pieds de piste et certaines des installations qui permettraient à Stephenville de demeurer une solution de rechange pour l'aéroport de Gander. Cette solution me semblait très intéressante. Je m'en réjouissais déjà mais, à la fin de l'entretien, j'ai entendu quelqu'un lui demander si TC réévaluerait cette possibilité dans un an et demi, et je me demande si j'ai bien compris.

**Le président:** M. Lane pourra vous corriger si la mémoire vous fait défaut mais vous semblez, jusqu'à maintenant, avoir bien compris.

**Le sénateur Marshall:** Nous pouvons vérifier ces dires sur-le-champ.

**M. Lush:** Je crois avoir saisi ce dernier renseignement lorsque vous avez demandé des éclaircissements. Je ne suis pas certain si ce que M. Lane a dit devrait nous réjouir ou nous soulager, ou ce que nous devrions en penser, parce qu'à Gander, nous avons connu une baisse d'activités au fil des années,

[Text]

the international airport. We are going to be the international airport and we will retain that status and we will continue to be the international airport, yet we lost EPA, Eastern Provincial Airways, which had a major impact on the town, which has nothing to do with international status, of course. We did lose Air Canada's international flights and they were slipped into St. John's, and they do not operate in Gander and Gander, right now, is the only international airport, I would suggest, in the whole world where people don't get on or off airplanes. Nobody can buy a ticket to get on an airplane in Gander for an international flight. You can't get off legally. We have some people who get off in Gander, but these people get off to escape much worse conditions than we have in Gander.

**Senator Marshall:** They play hockey.

**Mr. Lush:** Well, they are not trying to get a flight to Stephenville, sir.

On page 2 of our brief, we talk about the TOPS operation, and some of this is just a very brief history. Gander has a glorious history, I should point that out to all of you, because that is very important to us. Here, we have condensed it down to three short paragraphs, which certainly doesn't do it justice. In paragraph 4, we talk about the TOPS operation and, in a line or two, just explain that it came about to promote Gander International Airport largely for technical stops and that kind of thing. It has been successful, by the way. By and large, we are very happy and I think that Mr. Lane talked about the success, and I think that that is recognized in Gander as being successful. We think, or we are told I should say, because we represent the town and not the airport, but we are told that one of the larger reasons why Gander has been successful in marketing the technical stops is that it is a fast turnaround town. An airplane lands and can be serviced and turned around and sent out again very, very quickly, much faster we are told, than many airports elsewhere in Canada. That has been one of the reasons for the success of it.

We are concerned that, somewhere down the road, if not immediately, certainly in the not too distant future, we are going to see some kind of a serious downgrading of Stephenville; downgrading to the point that it will impact on Gander in that the alternate for international flights is no longer there. That is our worry right now and, like I say, I was somewhat relieved to hear it said that the 10,000 feet of runway and so on will be maintained, so that Stephenville can continue to be the alternate. We feel relieved about that, but yet when I hear a year and a half thrown in as a rider, all that does for me is say there is a reason to be concerned here and our gut feeling is, in fact, an accurate one; that we may be on the right track, and that worries us.

If Stephenville is removed as Gander's alternate, if Stephenville is closed down, and I don't mean down because of

[Traduction]

bien qu'on nous rappelait tout ce temps que Gander était l'aéroport international. Nous deviendrons et demeurerons l'aéroport international, bien que nous ayons perdu EPA, la compagnie Eastern Provincial Airways, perte qui a eu d'importantes conséquences sur la ville mais qui n'a rien à voir avec le statut international de l'aéroport, bien entendu. Nous avons aussi perdu les vols internationaux d'Air Canada, qui ont été acheminés vers St. John's et non Gander, et je crois que Gander est en ce moment le seul aéroport international dans le monde où personne ne monte ou ne descend des avions. Personne ne peut acheter un billet pour un vol à l'étranger et prendre l'avion à l'aéroport de Gander, pas plus que vous ne pouvez y descendre en toute légalité. Il arrive que des gens descendent à Gander mais ces personnes descendent pour échapper à des conditions pires encore que ce que nous connaissons à Gander.

**Le sénateur Marshall:** Le coup du joueur de hockey.

**M. Lush:** Eh bien, ils ne s'embarquaient pas pour un vol vers Stephenville, monsieur.

À la page 2 de notre mémoire, nous parlons du programme TOPS, en partie pour relater brièvement son histoire. J'aimerais préciser, pour chacun de vous, que Gander a connu une époque glorieuse et que cette part de notre histoire a pour nous une grande importance. Nous l'avons résumée en trois courts paragraphes, ce qui ne lui rend certainement pas justice. Au paragraphe 4, nous parlons du programme TOPS et, en quelques lignes, nous avons expliqué qu'il visait à promouvoir l'Aéroport international de Gander aux fins d'escales techniques et autres opérations de ce genre. Ce programme a connu beaucoup de succès, soit dit en passant. De façon générale, nous sommes très satisfaits. Je crois que M. Lane a parlé du succès de ce programme dont l'efficacité est reconnue à Gander. Nous croyons, je devrais plutôt dire que l'on nous a dit puisque nous représentons la ville et non l'aéroport, que la très courte durée des escales techniques effectuées à Gander est l'une des principales raisons motivant le choix de cet aéroport aux fins du programme TOPS. Un avion se pose, est ravitaillé et entretenu, puis décolle en très peu de temps, en fait en beaucoup moins de temps que dans de nombreux autres aéroports au Canada, nous dit-on. C'est là une des raisons expliquant le succès de cette opération.

À plus long terme, nous nous inquiétons, sinon dans un avenir immédiat, tout au moins dans un avenir rapproché, d'assister à une diminution des activités à Stephenville; une diminution telle qu'elle aurait des conséquences sur Gander dans la mesure où disparaîtrait cette solution de rechange pour les vols internationaux. C'est ce qui nous inquiète en ce moment et, comme je vous le disais, j'ai été quelque peu soulagé d'entendre dire que 10 000 pieds de piste et d'autres installations seraient conservés, de sorte que Stephenville puisse demeurer une solution de remplacement. Cette affirmation nous rassure mais lorsque j'entends parler d'une étude après un an et demi, cela signifie pour moi que nous avons raison de nous en préoccuper et que notre sentiment premier est en fait bien fondé; cela signifie que nous aurions peut-être vu juste et aurions raison de nous inquiéter.

Si la solution de rechange offerte à Gander par l'aéroport de Stephenville est supprimée, si l'aéroport de Stephenville est

[Text]

weather, I mean closed with grass growing on the pavement out there, the alternates that Gander has, you have explored that with Mr. Lane and he gave you his views and we have a couple of points here: St. John's, for example, is always talked about, and Senator Marshall, you mentioned St. John's. Although it has been made much more operational than it has been for many years, they are in a pretty high density fog belt in there. Although they have made it much more operational, still when Gander is flat on the ground, when you can't come into Gander, it is very rarely that you can get into St. John's, even now.

**Senator Marshall:** That is why I asked about the weather patterns.

**Mr. Lush:** Yes, I think that is a genuine concern, sir. There is another one we looked at: what other alternates are there? Halifax and Goose Bay. It is better to stay within our own province, Goose Bay. Over 50%, an enormous portion of the air traffic that comes into Gander, is from eastern bloc countries, largely Aeroflot and Cubana, the communist world. I am not so sure how viable the Goose Bay operation would be because of the military presence there and because of what I think a lot of Newfoundlanders and, I hope, Canadians hope will become a reality in Goose Bay, that of it becoming a NATO Base. Our concern is that, in a worst case situation, Gander is going to start losing business, but it is not going to lose it to St. John's, even, or Goose Bay. We are going to lose business to other areas like Shannon and Bangor, and these are two places that Mr. Lane referred to. We are talking about a lot of money for a little town. Gander only has a population of about 13,000 people, depending on who we are talking to. If we are trying to entice business there, we say it is 15,000, but the reality of it is that it is about 13,000 people who live in Gander and it is a little town that has undergone a number of serious blows already, and we pop back and are very resilient. In 1959, we were told that when jet travel came, Gander wasn't going to be used any more; the airplanes would fly over Gander and they could roll up the pavement. Well, that hasn't happened, and the town is resilient, but we just do not want to take any more shocks than we have to take, and if airplanes are going to start using Bangor more, or Shannon more, they are not going to need Gander, and that concerns us very much.

We want to see Stephenville maintained. We want to see Stephenville operated. We want to see Stephenville continue as an alternate to Gander.

The Air Canada decision, and I really don't want to get into this too much because it is still somewhat of a touchy issue with us in Gander, we lost the Air Canada jet service this past

[Traduction]

fermé, et je ne veux pas dire fermé à cause de la mauvaise température mais bien mis hors service, avec l'herbe poussant en travers des pistes, les seules autres possibilités pour Gander, vous en avez discuté avec M. Lane et il vous a fait part de son point de vue, et nous aimerions également vous transmettre quelques commentaires à ce sujet: l'aéroport de St. John's, par exemple. On revient toujours à l'aéroport de St. John's, que le sénateur Marshall a lui-même mentionné d'ailleurs. Bien que cet aéroport soit beaucoup plus fonctionnel qu'il ne l'a été durant de nombreuses années, il est situé dans une zone fréquemment entourée d'une ceinture de brouillard assez dense. Le terrain de l'aéroport de Gander n'est pas accidenté; aussi, bien que de nombreuses améliorations aient été apportées à l'aéroport de St. John's au point de vue opérationnel, lorsqu'un avion ne peut se poser à Gander, il parvient rarement à atterrir à St. John's.

**Le sénateur Marshall:** C'est pour cette raison que je vous posais la question au sujet des profils météorologiques.

**M. Lush:** Oui, je crois que vous avez raison de vous inquiéter, monsieur. Un autre aspect a également retenu notre attention: existe-t-il d'autres solutions de remplacement? Halifax et Goose Bay. Il vaut mieux ne pas sortir de la province, alors Goose Bay. Plus de 50 p. 100 du trafic aérien, soit une très grande partie des vols passant par Gander, proviennent des pays du bloc de l'Est, principalement ceux des compagnies Aeroflot et Cubana, du monde communiste. Je ne suis pas tout à fait certain de la viabilité de l'option de Goose Bay à cause de la présence de militaires et de ce que je pense des Terre-Neuviens. J'espère que l'espoir des Canadiens se concrétisera et que Goose Bay deviendra une base de l'OTAN. Notre inquiétude provient de ce que, advenant le pire, Gander commencerait à perdre une partie de sa clientèle, vols qui ne seraient pas transférés à St. John's ni même à Goose Bay. Notre clientèle passerait alors à des régions telles que Shannon et Bangor, deux endroits que M. Lane a d'ailleurs mentionnés. Il s'agit là de sommes très importantes pour une petite ville. Gander à elle seule compte environ 13 000 personnes, estimation qui peut quand même varier d'une personne à l'autre. Pour stimuler les affaires dans cette région, nous pouvons dire qu'elle regroupe 15 000 personnes, mais nous savons qu'en réalité près de 13 000 habitants vivent à Gander et que cette petite ville a fait preuve de beaucoup de souplesse et s'est bien remise d'un certain nombre de coups durs dans le passé. En 1959, on nous a fait savoir que la mise en service d'avions à réaction entraînerait la fermeture de Gander, que les avions ne se poseraient plus à Gander et que c'en était fait de l'aéroport. En bien, cela ne s'est pas produit et la ville a survécu mais nous ne voulons pas connaître d'autres déceptions inutiles et si les avions commencent à se poser à Bangor ou à Shannon, ils n'auront plus besoin de l'aéroport de Gander et cela nous inquiète beaucoup.

Nous désirons que l'aéroport de Stephenville demeure en service et qu'il soit utilisé. Nous voulons que Stephenville demeure la solution de rechange pour l'aéroport de Gander.

La décision d'Air Canada et je ne voudrais vraiment pas m'attarder sur cette question qui est encore plutôt épineuse ici, à Gander, nous avons perdu les avions à réaction, c'est-à-dire

[Text]

June, we lost the Air Canada international flights. Air Canada has done a general downgrading of service into Gander for years, so I don't want to get into it too much.

**The Chairman:** That was the question I was going to ask you: what was the reason that Air Canada gave to you and St. John's in 1987?

**Mr. Lush:** The international flights you mean?

**The Chairman:** The international flights, I am talking about.

**Mr. Lush:** I think we went to visit Air Canada in Montreal and we visited them in Ottawa and we visited them in St. John's, we visited them in Halifax and everywhere we could. It kept coming back to; this is a business decision. Senator, you know, business decisions, once you start covering things in terms of This is a business decision, you make it very difficult to get at. It is very difficult to get at that kind of thing because Canada, the nation that we live in, wasn't built on that kind of thing. This is a nation that stretches across 4,000 or 5,000 miles, with a lot of different geography in it, and the people who formed this nation knew what they were getting into, and all the successive governments since 1867 knew what Canada was, and they worked within the framework that is Canada; that people who live in St. John's, Newfoundland or in Fogo Island, or in Labrador, should have just as much right to services as people living in downtown Toronto, if there is equality in this nation. Once you cover something with a business decision, it is very hard for a little community to get at that and particularly, if the powers that be are satisfied to standing behind that decision and say: This is the reason and just close their eyes to anything else.

Senator, have I answered your question?

**The Chairman:** I am talking about the business decisions.

**Mr. Lush:** One of the things that upset us a little bit about Air Canada's abandoning Stephenville, is not so much the abandonment of it, and that hurt, but then when the other airlines wanted to come in here, and it is our understanding, and I suppose I could be corrected if I am wrong, but one of the reasons First Air did not operate in here or did not come here was the joint fare arrangement which blocked them. I think, effectively, what we have now is a situation whereby a couple of airlines in this nation can regulate the industry in certain parts of the nation and I think, sir, that is frightful. When you get any kind of private company, being CP or whatever, and semi-private company; being Air Canada, being able to control that kind of thing, I think that is a frightful situation. In fact, there is a booklet, *Future Issues and Priorities in Transportation in Atlantic Canada*, you are probably familiar with this. Just to quote them, they spell it right out:

[Traduction]

les vols internationaux d'Air Canada en juin dernier. Au fil des ans, Air Canada a progressivement réduit ses services à l'aéroport de Gander. Je ne voudrais donc pas m'étendre sur ce sujet.

54

**Le président:** C'était la question que j'allais vous poser: quelle raison Air Canada a-t-elle invoquée pour vous et pour St. John's en 1987?

**Mr. Lush:** Au sujet des vols internationaux vous voulez dire?

**Le président:** Oui, au sujet des vols internationaux.

**Mr. Lush:** Je crois que nous avons rencontré les représentants d'Air Canada à Montréal, puis à Ottawa et à St. John's. Nous les avons rencontrés à Halifax et partout ailleurs où cela était possible. On nous faisait toujours la même réponse: c'est une décision commerciale. Monsieur le sénateur, vous savez, les décisions commerciales... lorsque vous commencez à emballer les choses avec des affirmations comme «c'est une décision commerciale», vous les compliquez considérablement. Il est alors très difficile d'en discuter parce que le Canada, ce pays où nous vivons, n'a pas été bâti sur des bases de ce genre. C'est un pays qui s'étend sur 4 000 ou 5 000 milles et dont les caractéristiques géographiques varient sensiblement d'une région à l'autre, et les gens qui l'ont édifié savaient ce qu'ils faisaient. Tous les gouvernements qui se sont succédés depuis 1867 savaient de quoi le Canada était constitué et ils ont travaillé à partir du cadenas sur lequel le pays a été bâti; ils savaient que les gens qui vivent à St. John's, Terre-Neuve, ou à l'île Fogo ou au Labrador ont droit au même service que les habitants du centre-ville de Toronto si l'on veut que l'égalité règne dans ce pays. Lorsque, vous camouflez les faits sous des étiquettes telles que «décision commerciale», il devient très difficile pour une petite communauté de faire valoir ses droits, plus particulièrement si les autorités se réfugient derrière cette décision et se contentent de dire «Voilà la raison» et ferment les yeux sur tout autre considération.

Monsieur le sénateur, ai-je répondu à votre question?

**Le président:** Je parle des décisions commerciales.

**Mr. Lush:** L'une des choses qui nous tracassent au sujet de l'abandon de Stephenville par Air Canada n'est pas tant l'abandon de ces vols, ce qui nous affecte sans l'ombre d'un doute, mais surtout le fait qu'au moment où d'autres compagnies aériennes songeaient à utiliser l'aéroport de Gander, et c'est ce que nous avons compris, vous me corrigerez si je me trompe, mais l'une des raisons pour lesquelles First Air n'a pas retenu cet aéroport ou ne s'est pas implanté ici était l'entente de coût lié. Je crois que nous nous trouvons dans une situation où quelques compagnies aériennes de ce pays peuvent régler l'industrie dans certaines régions du pays et je crois, monsieur, que cela est dangereux. Toute situation permettant à une compagnie privée, qu'il s'agisse du CP ou de n'importe quelle autre compagnie, même para-gouvernementale, comme Air Canada par exemple, de contrôler ce genre d'opération, me semble dangereuse. En fait, un dépliant que vous connaissez probablement déjà intitulé «Questions et priorités futures concernant les transports dans la région de l'Atlantique» aborde ce

[Text]

In today's environment, Air Canada and Canadian Airlines have, effectively, become the de facto regulators of the airline industry, by virtue of their contractual agreement with their respective alliance partners.

The top of page 5 I am reading from, and I think that that's an unhappy kind of thing to have happen.

**Senator Spivak:** What is that document you are quoting from?

**Mr. Lush:** This is a document called Future Issues and Priorities In Transportation in Atlantic Canada.

**Senator Spivak:** That is Transport Canada's own publication?

**Mr. Lush:** This is Transport Canada's own publication, yes.

**Senator Spivak:** At least they are frank.

**Mr. Lush:** I could leave this with you, if you would like, because it is not that much good to us now, I don't think.

**Senator Spivak:** No, it is alright.

**Mr. Lush:** I think the bottom line here, Senator, in terms of this business decision that I am speaking about, is that we saw it in Gander with the international flights, we see it in Stephenville now, and it looks to us like Air Canada is looking at its bottom line operation, and is backing out of parts of this nation that they had traditionally served, and it had looked to Air Canada, not only for the service of an airplane coming in and letting you fly out, but for the economic spinoff that comes with that kind of thing and the jobs, and all that kind of thing. I think I mentioned page 6 essentially, already, about Gander being the airport where no one gets on or off. I have gone through that.

Gander International Airport by the way, this year, celebrated 50 years of operation. 50 years ago the first airplane flew into Gander. It was a little Fox Moll. Captain Douglas Fraser, who is still alive, lives in St. John's was the pilot of that first plane, and in commemoration of that, MOT kindly — I don't know, did they publish this themselves or did they contribute to the cost?

**Mr. Lew Holloway, Town Manager, Town of Gander:** They contributed significantly.

**Mr. Lush:** They contributed significantly to the cost of this little booklet that was published in conjunction with that. In the front cover, they have a message from their Minister and in this, he says:

Our TOPS program is flourishing and we have teams working to improve on what has already been built. Our federal government's new policies on economic, regulatory

[Traduction]

sujet. J'aimerais citer ce document puisqu'il énonce clairement le problème:

À l'heure actuelle, les sociétés Air Canada et les Lignes aériennes Canadien sont devenues en fait les arbitres du transport aérien en raison des ententes qu'elles ont conclues avec leurs associés.

Je vous lis maintenant le début de la page 55 et, à mon avis, nous ne pouvons que déplorer le fait de se retrouver dans une telle situation.

**Le sénateur Spivak:** de quel document cette citation provient-elle?

**M. Lush:** Il s'agit d'un document intitulé «Questions et priorités futures concernant les transports dans la région de l'Atlantique».

**Le sénateur Spivak:** Et c'est une publication préparée par Transports Canada?

**M. Lush:** Oui, c'est une publication de Transports Canada.

**Le sénateur Spivak:** Ils ont au moins le mérite d'être honnêtes.

**M. Lush:** Je pourrais vous laisser ce document si vous le désirez parce qu'il ne nous sera plus très utile maintenant, je crois.

**Le sénateur Spivak:** Non, ce n'est pas nécessaire.

**M. Lush:** Je crois que le fin mot de l'affaire, ici, sénateur, en ce qui concerne cette décision commerciale dont je vous ai parlé, se résume à ceci: nous avons vu ce qui est arrivé avec les vols internationaux à Gander, nous observons ce qui se produit à Stephenville aujourd'hui, et il est clair pour nous qu'Air Canada tient uniquement compte de ses bénéfices nets et se retire de certaines régions du pays qu'elle desservait depuis très très longtemps. Et cette décision d'Air Canada nous touche non seulement en ce qui a trait au service assuré par un avion qui se pose et laisse descendre ses passagers mais également par les retombées économiques qui accompagnent ce genre d'activités, et les emplois en jeu ainsi que toutes les autres questions de ce genre. Je crois avoir déjà parlé, essentiellement en page 6, de l'aéroport de Gander où aucun passager ne monte ni ne descend d'avion. J'ai déjà traité de cette question.

L'Aéroport international de Gander, au fait, célèbre cette année son 50<sup>e</sup> anniversaire d'exploitation. Il y a 50 ans, un avion atterrissait pour la première fois à Gander. C'était un petit Fox Moll piloté par le commandant Douglas Fraser, qui vit encore d'ailleurs à St. John's même. En souvenir de l'événement, TC a gracieusement—je ne suis pas certain, ont-ils publié ce document eux-mêmes ou seulement défrayé une partie du coût?

**M. Lew Holloway, directeur général de la ville de Gander:** Ils ont défrayé une grande partie de son coût.

**M. Lush:** Ils ont défrayé une part considérable du coût de ce petit dépliant qui a été publié pour cette occasion. On trouve, sur la page couverture, un message du ministre qui dit ceci:

Notre programme TOPS porte ses fruits et nos équipes travaillent en ce moment en vue d'améliorer encore davantage les réalisations accomplies. Les nouvelles politi-

*[Text]*

reform are designed for growth and greater choices for the travelling public in air transportation. These latter day accomplishments balance so well with the rich history that is unique in Gander.

That is nicely worded and nicely said, but our concern is if anything happens to the Stephenville Airport, the potential for serious impact on Gander is there, and that is something that seriously concerns us.

We say in our brief:

It is difficult to understand how the Minister can make this statement on the one hand, and then allow the situation which is currently occurring at Stephenville and Gander to continue, without federal government intervention.

The federal government has allowed deregulation to occur. If the government of the day is going to use its enormous power and authority to allow this to happen, then it must take the responsibility of ensuring that the parties affected are treated fairly and equitably. It is our opinion that this has not happened.

If I might, sir, I would like to read the last page of this brief, or parts of it anyway.

**The Chairman:** Yes, please do.

**Mr. Lush:** We recognize that this is a Standing Senate Committee and that our understanding is, anyway, that your role in the formation of government policy is a suggestive role; you make recommendations and that kind of thing, but we think that this Committee has the opportunity to focus attention on this particular issue in a very big way. It has the opportunity to convince government that Air Canada is being derelict in its service to all Canadians, providing service to everybody in this nation or most Canadians, in all areas. It has the opportunity to clearly point out that Canadians in all parts of the country should enjoy an equitable level of transportation service and the benefits from any economic spinoff in the provision of that service.

This Committee has an opportunity to highlight the downside of deregulation and government privatization, by defending the Stephenville Airport in this case, but we suggest to you, indirectly, by defending the Gander Airport as well. We see them as going hand in hand.

That is essentially what we have to say. In the back of this little presentation, there is a list of airplanes of companies that use Gander and I should change that verb; it is not use Gander, that have used Gander and have landing rights in Gander still. A number of these don't come here anymore. They just don't operate into Gander now. I guess they overfly Gander, or whatever, and some of them have a lot of flights here.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lush. Senator Graham?

*[Traduction]*

ques du gouvernement fédéral concernant l'économie et la réforme des règlements visent à favoriser la croissance et à élargir les choix offerts au public voyageant par avion. Les réalisations de ces derniers jours s'harmonisent parfaitement avec l'histoire particulièrement intéressante de Gander.

Tout cela est très bien formulé et très bien dit, mais ce qui nous inquiète surtout est le fait que toute modification des activités de l'aéroport de Stephenville peut avoir de graves répercussions sur Gander, et cela nous touche directement.

Nous indiquons dans notre mémoire:

On s'explique difficilement comment le ministre peut, d'une part, faire une telle déclaration et, d'autre part, ne pas intervenir dans la situation qui prévaut actuellement à Stephenville et à Gander.

Le gouvernement fédéral a laissé la déréglementation se produire sans retenue. Si le gouvernement actuel a l'intention d'utiliser son immense autorité pour permettre à la situation d'évoluer en ce sens, il doit du même coup prendre la responsabilité de voir à ce que les parties touchées soient traitées d'une façon juste et équitable. Or, nous soutenons que ce n'est pas ce qui s'est produit et qu'on doit immédiatement remédier à la situation.

si vous le permettez, monsieur, j'aimerais vous lire la dernière page de ce mémoire, ou certaines parties tout au moins.

**Le président:** Oui, allez-y.

**M. Lush:** Nous savons que ce Comité est un comité sénatorial permanent et nous comprenons, de toute façon, que votre rôle dans l'élaboration des politiques gouvernementales consiste à conseiller; vous formulez des recommandations et autres interventions de ce type mais nous estimons que ce Comité peut jouer un rôle prépondérant dans cette affaire. Le Comité peut convaincre le gouvernement qu'Air Canada se doit d'offrir une gamme de services équitable aux Canadiens, en assurant des services à tous les habitants du pays ou à la plupart des Canadiens, dans toutes les régions. Le Comité peut établir clairement que les Canadiens de tous les coins du pays doivent pouvoir compter sur des services de transport équitables et sur toutes les retombées économiques rattachées à la fourniture de tels services.

Le Comité a la possibilité de souligner les désavantages de la déréglementation et de la privatisation des compagnies en défendant l'aéroport de Stephenville dans le cas présent, mais en défendant aussi, de façon indirecte, l'aéroport de Gander. Selon nous, ces deux aéroports vont de pair.

Voilà l'essentiel de ce que nous voulions vous dire. À l'endos de cette petite publication, vous trouverez la liste des avions des compagnies qui utilisent l'aéroport de Gander, mais je devrais plutôt dire qui utilisaient l'aéroport de Gander et détenaient des droits d'atterrissage à Gander. Un certain nombre d'entre elles ne transitent plus par Gander, ne passent plus par cet aéroport. Je crois qu'elles ne font plus escale à Gander, et certaines de ces compagnies acheminaient un grand nombre de vols ici.

**Le président:** Merci M. Lush. Sénateur Graham?

[Text]

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman. You mention, Mr. Lush, the TOPS program. How many jobs does the TOPS program mean to Gander?

**Mr. Holloway:** Sir, it is impossible to put a number on that because the TOPS program is the total marketing effort for over 50,000 pound aircraft that come into Gander, so if we didn't have a TOPS marketing team, how many aircraft would we have flying into Gander? Once we have put a number on that, then we can probably put a number on the number of jobs.

**Mr. Lush:** And you are also asking, I think, and I would hope, in terms of spinoff and all that kind of thing; how many people work in hotels. I don't know Senator, that would be a difficult question to answer, but it is a major impact.

**Senator Graham:** Let me pick a figure out of the air; could it mean 150 jobs? Could it mean 100 jobs?

**Mr. Holloway:** Our best estimate says \$50,000,000.

**Senator Graham:** That was my next question: where is that money spent?

**Mr. Holloway:** It comes into Gander in the form of fuel, in uplift of meals, in hotels, accommodations and transportation services. It comes to local, Newfoundland and Canadian companies and it is spent in Canada, to the best of our knowledge.

**Mr. Lush:** It comes in through the supermarkets, and department stores and through the bars, I suppose. Perhaps.

**Senator Graham:** You don't know how much that would mean, specifically, for Gander; how much of that \$50,000,000?

**Mr. Holloway:** The difficulty would be in determining how much of the fuel money actually stays in Gander, and how much goes to the national and international companies through a roundabout door. Then, you have to put into effect the multiplier effect on the fuel itself. It is a large number, \$25,000,000 maybe.

**Senator Graham:** I think you feel a little more emphatically, perhaps, than Mr. Lane did when we were discussing the impact of the loss of Stephenville to the TOPS program in Gander as the alternate and how it would affect the status of Gander as a TOPS program. Perhaps it is unfair to say that because you weren't here to hear what Mr. Lane said.

**Mr. Lush:** I don't know, but I think we probably do, but then again, I wasn't here to hear what he said.

**Mr. Holloway:** One of the things that I would like to emphasize, sir, if I may, in addition to what Councillor Lush has said; is that one does not have to close the Stephenville Airport for it

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Merci, monsieur le président. M. Lush, vous avez mentionné le programme TOPS. Combien d'emplois ce programme représente-t-il à Gander?

**M. Holloway:** Monsieur, on ne peut chiffrer le nombre d'emplois rattachés au programme TOPS parce qu'il s'agit d'une vaste campagne de commercialisation portant sur les avions de 50 000 livres qui se posent à Gander; vous me demandez donc combien d'avions voleraient à destination de Gander si l'équipe de commercialisation TOPS n'existait pas? Lorsque nous connaissons cette donnée, nous pourrions probablement avancer un chiffre correspondant au nombre d'emplois liés à ce programme.

**M. Lush:** Et vous me demandez aussi, je crois et même j'espère, ce que cela représente en terme de retombées économiques et autres répercussions; combien d'emplois travaillant dans les hôtels. . . Je ne sais pas, monsieur le sénateur; on peut difficilement répondre à cette question mais il s'agit assurément de répercussions considérables.

**Le sénateur Graham:** Laissez-moi avancer un chiffre pris au hasard; pourrait-il s'agir de 150 emplois? de 100 emplois?

**M. Holloway:** Notre estimation la plus juste se situe autour de 50 000 \$.

**Le sénateur Graham:** J'allais justement vous le demander: comment cet argent est-il dépensé?

**M. Holloway:** Ces sommes sont investies à Gander sous forme de carburant, de dépenses en repas et en hôtels, en service d'hébergement et de transports. Elles sont versées aux compagnies locales, aux compagnies terre-neuviennes et canadiennes, et sont dépensées au Canada, au meilleur de nos connaissances.

**M. Lush:** Ces sommes sont dépensées dans les supermarchés, les grands magasins et les bars, je suppose.

**Le sénateur Graham:** Vous ne savez pas à combien s'élèveraient ces montants pour la ville de Gander plus précisément, par rapport à cette somme de 50 000 000 \$?

**M. Holloway:** La difficulté consisterait à déterminer quelle part de ces sommes provenant des carburants demeurent effectivement à Gander et quelle part est remise, indirectement, à des compagnies d'envergure nationale et internationale. Vous devez aussi prendre en compte l'effet multiplicateur exercé par le carburant lui-même. Il s'agit de sommes considérables, 25 000 000 \$ peut-être.

**Le sénateur Graham:** Je crois que vous êtes peut-être un peu plus catégorique que M. Lane lorsque nous discutons des répercussions de l'abandon du service à Stephenville qui sert de solution de rechange à l'aéroport de Gander dans le cadre du programme TOPS et des conséquences de cette décision pour Gander relativement à ce programme. Il est peut-être injuste de dire cela car vous n'étiez pas ici lors de l'intervention de M. Lane.

**M. Lush:** Je ne sais pas, c'est probablement vrai; mais comme vous le dites, je n'ai pas entendu ce qu'il a dit.

**M. Holloway:** Si je puis me permettre, monsieur, j'aimerais poursuivre dans la même veine que le conseiller Lush et attirer votre attention sur le fait qu'il n'est pas nécessaire de fermer

[Text]

not to become an alternate to Gander, for the TOPS traffic. All you have to do is downgrade it. TOPS traffic requires a certain level of firefighting services, to the best of my knowledge, before you are permitted to land there, unless there is an absolute emergency situation. In the Gander situation, our alternatives are not great. The eastern bloc countries cannot use Halifax, they cannot use Goose Bay, they cannot use St. John's because when Gander is down, St. John's is definitely down. Our situation is that if Stephenville is downgraded in its category as an international airport, it is our definite opinion that Gander is going to hurt substantially. Now, we have got not only Stephenville hurting, but Gander hurting as well, and hurting significantly, all because of what looks on the surface to be a relatively insignificant move on the part of a national airline.

**Senator Graham:** Thank you.

**Senator Marshall:** What other jet service do you have coming in, domestically, into Gander? Do you have CP Air?

**Mr. Lush:** There is no jet service into Gander now.

**Senator Marshall:** CP doesn't come in at all? When the Fisheries Committee was there, there were great plans for the export of fish on a pretty grand scale, and I think there was a lot of investment and thought that went into it.

**Mr. Lush:** It is a wee bit off the topic, but it is directly related.

**Senator Marshall:** It has to do with the export of fish and air transport.

**Mr. Lush:** We are in the process now of upgrading that study and we are trying to get the study upgraded. The study before that, was done about ten or 12 years ago, and it showed that it would be a very viable, very positive operation to transport fresh fish through Gander International Airport to markets in the world. Incidentally, Gander is located strategically in perhaps one of the largest fishing general areas in the nation.

**Senator Marshall:** So you have that capacity?

**Mr. Lush:** It is underway now. The study is underway and what we need to do is to then convince somebody, government and/or private enterprise, that this is a good thing which has come in and what is required there is a freezing unit, and then we need to get on to it. The markets are available, we can get the carriers. Right now, of course, we want the study upgraded because we all hear about the crisis in the fishery and that kind of thing.

**Senator Marshall:** But you are not interested in exporting fish to other parts of Canada, are you?

[Traduction]

l'aéroport de Stephenville pour empêcher qu'il ne devienne la solution de rechange de l'aéroport de Gander aux fins du trafic TOPS. Il suffit pour cela de la déclasser. Le trafic aérien TOPS exige, à ma connaissance, un service de lutte contre l'incendie d'un niveau donné afin que soit autorisé l'atterrissage d'un avion, à moins bien entendu d'une situation d'extrême urgence. Dans le cas de Gander, nos solutions de remplacement ne sont pas alléchantes. Les pays du bloc de l'Est ne peuvent se poser à Halifax pas plus qu'ils ne peuvent se rendre à Goose Bay ni à St. John's parce que, lorsque l'aéroport de Gander est fermé, vous êtes assuré que celui de St. John's l'est aussi. La situation se présente comme ceci: si l'aéroport de Stephenville est déclassé et perd son statut d'aéroport international, nous sommes persuadé que Gander en souffrira énormément. Non seulement nous avons des problèmes à Stephenville, mais nous en avons maintenant aussi à Gander, et de gros problèmes, tout cela à cause d'une décision qui semblait à première vue relativement peu importante de la part d'une compagnie aérienne nationale.

**Le sénateur Graham:** Merci, monsieur.

**Le sénateur Marshall:** Quel autre transporteur pose à Gander ses avions en provenance du pays? CP Air se rend-il à Gander?

**M. Lush:** Il n'y a aucun service d'avions à réaction à Gander en ce moment.

**Le sénateur Marshall:** CP n'utilise pas l'aéroport du tout? Lorsque le Comité sur les pêcheries y siégeait, on parlait de grands projets pour l'exportation de poissons à très grande échelle et je crois que des investissements et d'importantes études y ont été consacrés.

**M. Lush:** C'est un petit peu en dehors de ce sujet, mais cette question y est en fait intimement reliée.

**Le sénateur Marshall:** Cela se rapporte aux exportations de poissons et au transport aérien.

**M. Lush:** Nous sommes en voie de parfaire cette étude. L'étude précédente avait été accomplie il y a dix ou 12 ans et avait indiqué qu'il serait très intéressant et tout à fait viable de mettre sur pied une exploitation de transport de poissons frais acheminés aux marchés du reste du monde par l'Aéroport international de Gander. Au fait, Gander occupe une position stratégique dans ce qui est probablement l'une des plus grandes régions de pêche du pays.

**Le sénateur Marshall:** Vous seriez donc en mesure d'offrir de tels services?

**M. Lush:** Ce processus est en cours. L'étude est amorcée et nous devons maintenant convaincre quelqu'un, le gouvernement ou une compagnie privée, qu'il s'agit là d'un excellent projet. Il nous faudra aussi un centre de réfrigération et nous pourrions passer à l'action. Les marchés sont ouverts et nous pouvons trouver des transporteurs. Bien sûr, en ce moment nous désirons réviser l'étude parce que nous avons tout entendu parler de la crise affectant tout le secteur des pêcheries.

**Le sénateur Marshall:** Mais vous n'êtes pas intéressé à exporter du poisson vers les autres régions du pays, n'est-ce pas?

[Text]

**Mr. Lush:** Sure we are.

**Senator Marshall:** You are?

**Mr. Lush:** Sure.

**Senator Marshall:** So you need jet service?

**Mr. Lush:** Yes, sir.

**Senator Marshall:** I finally got around to it. I think your brief is great, and I think your objectives are great, and I think your support is great, and I think it has extended the problem a little beyond Stephenville, and it makes it more significant.

**Mr. Lush:** Senator Marshall, if I might just make a comment?

**Senator Marshall:** Yes.

**Mr. Lush:** In terms of the Gander domestic traffic; people leaving Gander and going to Halifax, or leaving Gander and going to Toronto, we are as well served with the commuter airlines, with Air Atlantic and Air Nova, as we ever were. We do not have an argument with the service that these people give. There is greater frequency and all that kind of thing. The flights are more convenient and that is fine, but our problem is not with the domestic movement of our people, except coming here today. It is not, really, with that. It is with the overall impact that any downgrading here could have on the jet traffic, which is Gander's reason for being an international airport.

**Senator Marshall:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Are there any other questions? Senator Cochrane.

**Senator Cochrane:** You mentioned that the Stephenville Airport would probably be downgraded in regards to not having the jet service coming in here, or not having Stephenville as an alternate airport. You mentioned the firefighting service may be downgraded, as well. Would it be fair to say that if only the Dash 8's were coming in here, wouldn't our runway be downgraded as well and, I mean, downgraded because you don't need the amount of runway to service a Dash 8 that you would need to service one of those larger flights coming in internationally or a jet.

**Mr. Lush:** Senator Cochrane, you are absolutely right, and you don't need the same kind of apparatus to get people off the airplane.

**The Chairman:** Is that a question as well? Mr. Lane, do you agree with that answer?

**Mr. Lane:** Yes, basically. If we were only having to accommodate Dash 8 type aircraft in Stephenville, we could significantly reduce the facilities, the runway length, and we would adjust the crash fire rescue a category down.

**Senator Cochrane:** And that is what we are afraid of, as well. If there is a certain portion of our large airport, and it is a beautiful airport, and many people have seen it for the first

[Traduction]

**M. Lush:** Bien sûr que nous sommes intéressés.

**Le sénateur Marshall:** Vous l'êtes?

**M. Lush:** Assurément.

**Le sénateur Marshall:** Vous avez donc besoin d'avions à réaction?

**M. Lush:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Marshall:** J'ai finalement obtenu les renseignements que je désirais. J'ai beaucoup apprécié votre exposé et je crois que vos objectifs sont très intéressants. Je crois que votre collaboration est précieuse; vous avez soupesé la question dans un cadre plus large que celui de Stephenville et cela permet de considérer les problèmes avec une plus grande justesse.

**M. Lush:** Sénateur Marshall, pourrais-je ajouter un seul autre commentaire?

**Le sénateur Marshall:** Oui.

**M. Lush:** En ce qui concerne le trafic intérieur de l'aéroport de Gander, les gens qui partent de Gander pour se rendre à Halifax ou à Toronto, sont aussi bien servis par les compagnies qui font la navette, par Air Atlantic et Air Nova par exemple, qu'ils l'étaient dans le passé. Nous ne remettons pas en question le type de service offert par ces compagnies. La fréquence des vols ainsi que divers autres aspects ont été améliorés. Les parcours sont plus intéressants et cela est très bien; ce ne sont pas les déplacements des gens à l'intérieur du pays, sauf pour venir ici aujourd'hui, qui posent des problèmes. Le véritable problème n'est pas là. Il s'agit plutôt de l'impact global de tout déclassement sur le trafic d'avions à réaction, lequel justifie en fait le choix de Gander comme aéroport international.

**Le sénateur Marshall:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Sénateur Cochrane.

**Le sénateur Cochrane:** Vous avez indiqué que l'aéroport de Stephenville serait probablement déclassé à cause de l'abandon du service d'avions à réaction ou encore ne servirait plus d'aéroport de rechange. Vous avez mentionné aussi que les services de lutte contre l'incendie pourraient aussi être réduits. Serait-il exact de dire que nos pistes seraient elles aussi raccourcies s'il n'y avait plus que des Dash 8 qui se posaient ici, parce que les Dash 8 ont besoin de pistes beaucoup moins longues pour atterrir que ces gros jets et avions à réaction utilisés pour les vols internationaux.

**M. Lush:** Sénateur Cochrane, vous avez tout à fait raison et vous n'avez pas besoin du même équipement pour faire descendre les gens de l'avion.

**Le président:** Est-ce aussi une question? M. Lane, êtes-vous d'accord avec cette réponse?

**M. Lane:** Oui, en substance. Si nous devons nous limiter au service d'avions de type Dash 8 à Stephenville, nous pourrions restreindre de façon sensible les installations et la longueur des pistes, et nous pourrions nous limiter à un niveau inférieur de service de lutte contre l'incendie.

**Le sénateur Cochrane:** Et c'est aussi ce qui nous inquiète. Si une certaine partie de notre grand aéroport, et c'est un très bel aéroport, et de nombreuses personnes l'ont visité pour la pre-

[Text]

time this weekend, and they are fascinated about it. It is one of the largest airports on this side of Montreal, I might add, and if that is downgraded, or not kept up to standards, then it is going to be a really serious problem for the Stephenville area, as well.

**The Chairman:** Anything else, colleagues? Thank you very much, Mr. Lush and Mr. Holloway.

Ladies and gentlemen, we are now reaching the end of our Hearings. We have three witnesses, we are going to have a short break, five minutes, and then we are going to hear from Mr. Ross McCormack, Vice-President of Marketing, Air Canada, Mr. Lafrenière, from whom we have heard before, and of course, Mr. Casey.

**The Chairman:** Ladies and gentlemen, before we continue the proceedings, I wanted to remind you of something to which we already referred. I want to remind you that this matter, which in the Senate is referred to as an Inquiry, was brought to the attention of the Senate in very late June, just before the summer recess. It was the Inquiry of Senator Marshall. The Motion to give it to this Committee was made by Senator Bonnell, and over the period of the months from then until now, an enormous amount of time and research of facts have gone into this. We didn't come down here ill-prepared. I would caution anyone in this room: regardless of any of the nature of the questions, not to ever try to pre-judge the decision or the eventual report that the Committee will make. It will be done after a great deal of thought and on the basis of the evidence we have received from ten Senators, but I do wish to acknowledge that which has gone into this by introducing to you, the staff. We are travelling with a number of very, very dedicated staff people. We are talking about interpreters and verbatim reporters of the proceedings, but I do wish to introduce to you the table behind me, where the work has really been done to assist the Committee. I would like to introduce, first of all, the Clerk of the Committee, Blair Armitage. If he would stand. Our Director of Research, who is John Christopher, who is an expert on transportation matters and, of course, who performs the same function in the House of Commons. How he wears two hats, I don't know. A lady who is our Administrative Assistant, who has done an enormous amount of work, Jill Pickard, and Jean-Daniel Bélanger, who is both a Researcher and our Legal Counsel. Both Mr. Christopher and Mr. Bélanger come to us from the Library of Parliament, where most of the research in these matters are done.

Thank you. The first of our last three witnesses, of course, are from Air Canada: Mr. Ross McCormack in the centre, Mr. René Lafrenière who you have met, and Mr. Casey. How would you care to proceed, gentlemen?

**Mr. Lafrenière:** Mr. Chairman, if you will permit; I was going to introduce Mr. McCormack, as the man who, I think, we made famous yesterday and introduce him as our Vice-

[Traduction]

mière fois au cours de la fin de semaine et ont été fascinées. . . J'ajouterais même que c'est l'un des plus grands aéroports de ce côté-ci de Montréal et que s'il devait être déclassé ou encore si ses activités devaient être limitées, il en résulterait de très graves problèmes même pour la région de Stephenville.

**Le président:** Autre chose, chers collègues? Merci beaucoup, messieurs Lush et Holloway.

Mesdames et messieurs, nous allons maintenant mettre fin à cette audience. Nous entendrons encore trois témoins. Nous prendrons une courte pause de cinq minutes et recevrons ensuite M. Ross McCormack, vice-président—Marketing, Air Canada; M. Lafrenière, que nous avons déjà rencontré, et bien entendu, M. Casey.

**Le président:** Mesdames et messieurs, avant de poursuivre les délibérations, je désirais vous rappeler quelque chose dont nous avons déjà parlé. Je désire vous rappeler que cette affaire, qu'au Sénat nous appelons une interpellation, a été portée à l'attention du Sénat à la toute fin de juin, juste avant les vacances d'été. C'était l'interpellation du sénateur Marshall. La motion pour soumettre cette interpellation au présent comité a été présentée par le sénateur Bonnell, et pendant les mois qui se sont écoulés depuis lors, énormément de temps et de travaux de recherche des faits y ont été consacrés. Nous ne sommes pas venus ici mal préparés. Je désirerais mettre toutes les personnes dans cette salle en garde de ne pas essayer de préjuger, quelle que soit la nature des questions, de la décision qui sera rendue ou du rapport qui sera présenté, éventuellement, par le Comité. Nous rendrons cette décision et nous présenterons ce rapport après mûre réflexion et en nous basant sur les témoignages que nous aurons entendu de dix sénateurs, mais je désire reconnaître le travail qui a déjà été réalisé, et, pour ce faire, je vais vous présenter notre personnel. Nous voyageons avec un certain nombre de personnes extrêmement consciencieuses. Nous parlons des interprètes et des sténographes des délibérations, mais je désire vous présenter les personnes qui sont à la table derrière moi, ce sont elles qui ont réellement fait le travail visant à aider le Comité. Je désirerais vous présenter, tout d'abord, le greffier du Comité, Blair Armitage. S'il veut bien se lever. Notre directeur de la recherche, John Christopher, un expert dans les questions relatives aux transports et, bien entendu, la personne qui remplit les mêmes fonctions à la Chambre des Communes. Je ne sais pas comment il peut remplir les deux tâches. Une dame qui est notre adjointe à l'administration et qui a fait énormément de travail, Jill Pickard, et Jean-Daniel Bélanger, qui est à la fois un attaché de recherche et notre conseiller juridique. M. Christopher et M. Bélanger viennent tous deux de la Bibliothèque du Parlement où la majorité des travaux de recherche dans ce domaine est effectuée.

Merci. Le premier des trois derniers groupes à témoigner devant nous est, bien entendu, composé de représentants d'Air Canada: M. Ross McCormack, au centre, M. René Lafrenière, que vous avez déjà rencontré, et M. Casey. Comment désirez-vous procéder, messieurs?

**M. Lafrenière:** Monsieur le président, si vous me le permettez; j'allais vous présenter M. McCormack comme la personne que, je pense, nous avons rendue célèbre hier et j'allais vous le

[Text]

President, Passenger Marketing. I have an issue that I would like to raise with you, sir, and I do so with a certain amount of reluctance.

I have sat here for two days and I have listened to the briefs, as you have, and I recall my own words when I presented the initial Air Canada position; indicating that we would co-operate and assist the Committee in this obviously difficult investigation. Now, sir, I have a problem and the problem that I have relates to one of the two issues that I raised with you in my initial presentation, and it is, of course, the issue of the investigation that has been launched with the Department of Consumer and Corporate Affairs.

Yesterday morning, when I raised the matter with you, we had only a vague notion that something was out there, awaiting us, and then we heard from the Stephenville Chamber of Commerce and the Stephenville Chamber of Commerce clearly indicated that they had, on the advice of their counsel, and no mean counsel I might add, a former director of investigation and research, that they had lodged a complaint with the Department of Consumer and Corporate Affairs, although I must confess, it wasn't terribly clear to me whether it was a formal complaint or something in the nature of an informal complaint, but suffice it to say, sir, that it is formal enough for me, and this complaint alleged four very serious offenses in the area of refusing to deal, or refusal to supply, or exclusive dealings, or abuse of a dominant position.

Once again, and I must say that this is one of the areas of the process that has concerned me somewhat. These, for the time being, are allegations with no specific particulars, and it is my position, sir, that until we know exactly what the allegations are, I am placed in an extremely difficult position, as is Air Canada, but my particular position is a difficult position, in terms of advising Air Canada as to what it should do or not do, and what it should say or not say.

The matter, in any event, is under investigation. Of course any answers that Air Canada might give on this Record would be available in the course of the investigation of the Director, and I have now to repeat my objection to Air Canada's answering any questions dealing specifically with the joint fare issue, because these are under investigation, and I have so advised my two witnesses, sir.

As I indicated to you yesterday, however, I think we are, notwithstanding that objection with regards to the specific nature of what may or may not have taken place between Air Canada and First Air, I think that we can still address the question of joint fares, generally, and the philosophy or the way airlines approach joint fares; the philosophy of joint fares, if you will, but believe me, it is with no great joy, and it is with no great comfort, that I have to advise you that Air Canada, at this time, is not prepared to answer any questions with respect to matters that are under investigation. Air Canada will

[Traduction]

présenter comme notre vice-président-Marketing-passages. Il y a une question que je désirerais soulever ici, Monsieur, et je le fais avec une certaine réticence.

J'ai assisté aux audiences de ce Comité depuis deux jours et j'ai écouté les mémoires, tout comme vous, et je me rappelle mes propres paroles quand j'ai présenté la position initiale d'Air Canada; qui précisait que nous collaborerions avec le Comité et que nous l'aiderions dans cette enquête manifestement difficile. Je fais maintenant face à un problème, Monsieur, et ce problème se rapporte à une des deux questions que j'ai soulevée ici lors de mon exposé initial, et il s'agit, bien entendu, de la question de l'enquête que l'on a demandé au ministère des Consommateurs et des Sociétés de mener.

Hier matin, quand j'ai abordé le sujet ici, nous n'avions qu'une vague idée qu'il y avait quelque chose qui nous attendait, puis nous avons eu des nouvelles de la chambre de commerce de Stephenville et la chambre de commerce de Stephenville a annoncé clairement qu'elle avait, sur l'avis de son conseiller juridique, et je pourrais ajouter que ce n'est pas n'importe quel conseiller juridique, un ancien directeur des enquêtes et recherches, déposé une plainte auprès du ministère des Consommateurs et des Sociétés, bien que, je dois l'avouer, je n'avais pas très bien compris s'il s'agissait d'une plainte officielle ou d'une plainte non officielle, mais je me contenterai de dire, Monsieur, qu'elle est suffisamment officielle pour moi, et que cette plainte mentionnait quatre infractions très graves portant sur le refus de vente, le refus de fournir, l'exclusivité, ou l'abus de position dominante.

Encore une fois, et je dois dire qu'il s'agit d'un des domaines de la procédure qui m'a inquiété quelque peu. Pour le moment, il ne s'agit que de faits qui nous sont reprochés, sans détails précis, et je considère, Monsieur, que jusqu'à ce que nous sachions exactement de quoi il retourne, je me trouve dans une position extrêmement difficile, comme c'est aussi le cas pour Air Canada, mais ma position particulière est difficile pour ce qui est des avis que je dois donner à Air Canada, en rapport avec ce que la société devrait faire ou ne pas faire et avec ce que ses représentants devraient dire ou ne pas dire.

De toute façon, la question fait l'objet d'une enquête. Bien entendu, toute réponse de représentants d'Air Canada qui pourrait figurer dans les délibérations des présentes audiences pourrait être utilisée dans le cadre de l'enquête du Directeur, et je dois maintenant répéter mon objection à ce que les représentants d'Air Canada répondent à quelque question que ce soit portant de façon précise sur le sujet des tarifs communs, parce que ces derniers font l'objet d'une enquête et, Monsieur, j'ai donné des conseils en ce sens à mes deux témoins.

Cependant, comme je l'ai mentionné ici hier, je pense que, malgré cette objection portant sur la nature précise de ce qui a pu se produire ou ne pas se produire entre Air Canada et First Air, je pense que nous pouvons quand même aborder la question des tarifs communs, en général, et celle de la philosophie des transporteurs aériens pour ce qui est des tarifs communs ou de la façon dont ils abordent ces tarifs: de la philosophie des tarifs communs, si vous voulez, mais, croyez-moi, c'est sans plaisir et ce n'est pas de bon cœur, que je vous informe, qu'en ce moment, la société Air Canada n'est pas prête à répondre à

[Text]

answer those questions, Mr. Chairman, in the forum that the Law indicates is more appropriate to answer those questions; before the Director or whatever other tribunal the Director may direct, if you will excuse the sentence structure there.

I am sorry, it is unfortunate that the matter has come to this, but regrettably sir, it is not Air Canada that launched the investigation before the competition authorities, and until Air Canada knows what the specifics of the allegations against it are, I have to advise caution.

I am afraid that is my job with the company, sir.

Having said that, may I simply say that we have filed with you a brief yesterday. Mr. McCormack, the Vice-President/Passenger Marketing is here with me. He is prepared, at this point, to answer questions with respect to that brief. I don't really think that it is necessary for us to read through it or even highlight it. We will assume that it has been read, and Mr. McCormack is prepared to answer questions, and Mr. Casey and I are here to assist.

**The Chairman:** I have discussed this with my colleagues, and we are in agreement that the *Competition Act* stands alone, apart altogether from the National Transportation Agency. It is not part of their mandate, nor is it part of the mandate of this Committee, to either second guess or to express any opinions on matters that, as you say, arise pursuing any matters under the *Competition Act*. It stands as a separate matter, and we accept the fact that it could prejudice your situation in the future, and so we respect your refusal, on those grounds, to answer questions specifically related to it. If in your presentation this afternoon, you can provide us with other information, it would be very, very helpful to us and that is why we are here.

Are there any introductory remarks, Mr. McCormack, that you would care to make?

**Mr. Ross McCormack, Vice-President, Marketing, Air Canada:** If all of the Committee has had a chance to review the submission that we have made, perhaps we could just deal with the specific areas that you would prefer to. If that is not the case, I would be happy to spend a few moments highlighting some of the areas.

**Senator Marshall:** Mr. Chairman, what is the objection of reading into the Record the brief that they have prepared to present to us?

**Mr. Lafrenière:** I am sorry, Senator, no objection whatsoever. I am trying to save the Committee time by not reading into the Record a brief that is filed with you, in any event.

**Senator Marshall:** Unless there is an objection, I would like to see it on the Record. It is only a few pages, and I think it should be read.

[Traduction]

quelque question que ce soit relative aux sujets qui font l'objet d'une enquête. Monsieur le président, Air Canada répondra à ces questions devant la tribune la plus appropriée pour ce faire, d'après la Loi; que ce soit le Directeur ou quelque tribunal qui pourrait être précisé par le Directeur, si vous pouvez excuser la structure de ma phrase.

Je suis désolé, il est malheureux que les choses en soient rendues à ce point, c'est regrettable, Monsieur, mais ce n'est pas Air Canada qui est à l'origine de la plainte déposée devant les autorités s'occupant de la concurrence et, jusqu'à ce qu'Air Canada connaisse les détails de ce qui lui est reproché, je dois conseiller la prudence.

C'est mon travail au sein de la société, Monsieur.

Ceci étant dit, puis-je simplement ajouter que nous avons déposé un mémoire devant ce Comité hier. M. McCormack, le vice-président Marketing-passages est ici avec moi. Il est prêt à répondre, maintenant, aux questions portant sur ce mémoire. Je ne crois pas qu'il soit réellement nécessaire que nous le lisions ou que nous en mentionnions les points saillants. Nous supposons qu'il a été lu et M. McCormack est prêt à répondre aux questions et M. Casey et moi-même sommes ici pour l'aider en ce sens.

**Le président:** J'ai parlé de la situation avec mes collègues et nous sommes d'accord que la *Loi sur la concurrence* est une entité distincte, complètement indépendante de l'Office national des transports. Il ne fait pas partie de leur mandat, pas plus qu'il ne fait partie de celui de ce Comité, soit de comprendre après coup, soit d'exprimer quelque opinion que ce soit sur des sujets qui, comme vous l'avez dit, découlent de questions visées par la *Loi sur la concurrence*. Il s'agit d'une question distincte, et nous admettons que cela pourrait porter préjudice à votre position dans le futur et nous respectons donc votre refus de répondre, pour cette raison, à des questions portant de façon précise sur ce sujet. Si dans votre témoignage cet après-midi, vous pouvez nous fournir d'autres renseignements, cela nous serait très, très utile et c'est pourquoi nous sommes ici.

M. McCormack, y a-t-il des remarques préliminaires que vous voudriez faire?

**M. Ross McCormack, vice-président-Marketing-passages, Air Canada:** Si tous les membres du Comité ont eu l'occasion d'étudier le mémoire que nous avons présenté, nous pourrions peut-être nous limiter à parler des domaines particuliers qui vous intéressent. Si ce n'est pas le cas, je serai heureux de passer quelque temps à exposer les points saillants du mémoire.

**Le sénateur Marshall:** Monsieur le président, quelle objection y a-t-il à ce qu'ils fassent la lecture du mémoire qu'ils ont préparé pour nous afin qu'il figure au dossier?

**M. Lafrenière:** Je suis désolé, Sénateur, il n'y a absolument aucune objection. J'essayais de faire gagner du temps au Comité en ne donnant pas lecture du mémoire destiné au dossier, mémoire que nous avons déjà déposé devant ce Comité, de toute façon.

**Le sénateur Marshall:** A moins qu'il n'y ait une objection, j'aimerais qu'il figure au dossier. Le mémoire ne compte que quelques pages, et je pense qu'il devrait être lu.

[Text]

**Mr. Lafrenière:** We are in your hands, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Let's have the brief read in.

**Senator Hicks:** What did we just decide, Mr. Chairman?

**The Chairman:** That we are going to hear the brief.

**Senator Hicks:** I thought we would hear Mr. McCormack's remarks highlighting certain aspects of the brief.

**The Chairman:** No, actually reading the brief right into the Record, Senator Hicks.

**Senator Hicks:** Are we going to physically read this long brief this afternoon?

**Senator Marshall:** There have been longer ones read.

**The Chairman:** Let's put it this way: Mr. McCormack, if there is any way in which you can move over and highlight the thing, I will take a Motion that this will be appended to the proceedings, printed as an appendix to today.

**Senator Marshall:** So moved.

**The Chairman:** If you would like to highlight the entire brief, it will be printed as part of the proceedings.

**Mr. McCormack:** I would be pleased to. Forgive me if I jump around a little bit. I will try and follow the direction that the brief takes.

I think that there are a few points that are worth a particular highlight in the brief. First of all, and it is the area that page 1 really deals with, is the area of dramatic change in our industry, the airline industry, over the past decades and over the past five years, in particular, not only in Canada, but around the world, in all parts of the world.

These changes have taken place, as far as large airlines are concerned, small airlines, large communities, small communities. They have taken place domestically, and they have taken place internationally, and as a result of those changes, there are some painful adjustments that are taking place, both within companies and within communities.

The nature of our industry is one of a network, if I may, in that very often, one airline does not fly from one point to all other points, so since the inception of the airline industry some 50 odd years ago, agreements between carriers have been commonplace throughout the world, and in fact, have allowed the industry to function.

There are ticketing agreements, baggage interchange agreements, ground handling agreements, frequent flyer programs, reservation services agreements, joint fares agreements. There are joint promotion agreements and, in many instances, there is even co-ordinated schedule planning, so that passengers can

[Traduction]

**M. Lafrenière:** Nous nous en remettons à vous, Monsieur le président.

**Le président:** Procédons à la lecture du mémoire.

**Le sénateur Hicks:** Que venons-nous de décider, Monsieur le président?

**Le président:** Que nous allons entendre la lecture du mémoire.

**Le sénateur Hicks:** Je pensais que nous allions entendre les remarques de M. McCormack sur les points saillants du mémoire.

**Le président:** Non, il y aura lecture du mémoire destiné au dossier, sénateur Hicks.

**Le sénateur Hicks:** Y aura-t-il effectivement lecture de ce long mémoire cet après-midi?

**Le sénateur Marshall:** Il y a déjà eu des mémoires plus longs qui ont été lus.

**Le président:** Procédons de la façon suivante: M. McCormack, si vous pouvez nous exposer les points saillants du mémoire, je vais accepter une proposition pour que le mémoire soit annexé aux délibérations, et qu'il soit imprimé comme annexe à l'audience d'aujourd'hui.

**Le sénateur Marshall:** Je le propose.

**Le président:** Si vous voulez inclure tout le mémoire dans les points saillants, il sera imprimé dans les délibérations.

**M. McCormack:** Il me ferait plaisir de le faire. Pardonnez-moi si je saute un peu d'un point à l'autre. Je vais essayer de suivre le mémoire.

Je pense que certains points du mémoire méritent qu'on s'y arrête. Tout d'abord, et c'est le sujet sur lequel la page 1 porte réellement, il y a la question du changement spectaculaire qui s'est produit dans notre branche d'activité, l'aviation commerciale, au cours des dernières décennies et au cours des cinq dernières années, en particulier, pas seulement au Canada, mais autour du monde, dans toutes les parties du monde.

Ces changements se sont produits, ils ont touché les grandes compagnies aériennes, les petites compagnies aériennes, les grandes collectivités, les petites collectivités. Ils se sont produits à l'intérieur des pays et ils se sont produits au niveau international et, à la suite de ces changements, des ajustements qui font mal se produisent, tant à l'intérieur des sociétés que des collectivités.

La nature de notre branche d'activité est celle d'un réseau, si je peux m'exprimer ainsi, en ce sens que, très souvent, une compagnie aérienne ne vole pas d'un point vers toutes les autres destinations, de sorte que depuis le début de l'aviation commerciale il y a quelque cinquante ans, les accords entre transporteurs ont été monnaie courante partout dans le monde et, en fait, ils ont permis à l'aviation commerciale de fonctionner.

Il y a des accords sur l'émission de billets, des accords sur le transfert des bagages, des accords sur le service au sol, des programmes pour grand voyageur, des accords pour les services de réservations, des accords pour les tarifs communs. Il y a des accords pour la publicité commune et, dans de nombreux cas,

*[Text]*

connect from one carrier to another with a minimum of disruption and minimum of hassle.

These agreements take place both domestically and internationally, as I mentioned, and have been absolutely critical to the success of the industry on a world-wide basis. A perfect example of that would be that here, in Stephenville, one can buy a ticket to go around the world on eight or ten different airlines, and check his bag all the way through, if he didn't want to see it on the way. The industry is structured to be able to do that, and it is through this tremendous network of agreements that have taken place consistently over the past 50 years.

What I might just add is: in the last five years or so, as the most significant degree of change has taken place in the industry, the advent of what has become known as regional carriers and alliance carriers to the major trunk airlines, has been tremendous. There has been phenomenal growth in that part of the industry, serving communities and linking communities throughout the country to major hub centres and major hub trunk lines, served by the major carriers.

To further market the services of both the regional carriers and the trunk carriers, one new phenomenon really came to pass, and that was the much closer association, in a visual marketing sense, whereby the designator of a trunk carrier, the AC designator in our case, or the CP designator in Canadian's case, began to be used by regional carriers throughout North America and with that, of course, usually went the visual identification of delivery. In the United States, some regional carriers take on the exact same name and delivery of the trunks that they are associated with. In our case, our associated carriers, and there are six of them in Canada, have gone this next stage, to what we call connector status, with the AC designator and delivery and there are, I believe, five or six that have the same association with Canadian Airlines.

Over and above that, we also have very strong marketing agreements with international carriers; in particular, carriers such as Austrian, Cathay Pacific, Air New Zealand, Singapore Airlines and one or two others, and when I say very strong agreements, you can, in fact, check in at an Air Canada airport and get a boarding pass straight through to any part of the world that includes Cathay Pacific, or any one of our connector carriers. As with Canadian Airlines; you can check in at a Canadian Airlines airport and connect right through to Hong Kong or any one of their destinations, including their partner destinations.

*[Traduction]*

il y a même planification coordonnée des horaires, de sorte que les passagers peuvent aller d'un transporteur à un autre avec le minimum d'interruption et le minimum de tracass.

Ces accords sont conclus tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale, comme je l'ai mentionné, et ils ont eu une importance absolument cruciale pour le succès de notre branche d'activité à l'échelle mondiale. Le fait qu'ici, à Stephenville, une personne puisse acheter un billet pour aller autour du monde en utilisant les services de huit ou dix transporteurs aériens, et qu'elle puisse laisser ses bagages en consigne, du début à la fin de son voyage, si elle ne désire pas y avoir accès en route, constitue un exemple parfait de l'application de ces accords. L'aviation commerciale est structurée de façon à fournir ce service, et c'est cette vaste série d'accords conclus régulièrement au cours des 50 dernières années qui permet de l'assurer.

Ce que je pourrais ajouter est que: au cours des quelque cinq dernières années, au moment où le plus de changements se produisaient dans l'aviation commerciale, la venue de ce que l'on connaît maintenant sous le nom de transporteurs régionaux et de transporteurs partenaires des grands transporteurs a eu des conséquences énormes. Il y a eu une croissance phénoménale dans ce secteur de l'aviation commerciale, qui dessert et qui relie les collectivités de tout le pays aux principaux centres qui constituent des plaques tournantes et aux principales grandes lignes reliant les aéroports plaques tournantes desservis par les principaux transporteurs aériens.

Pour vendre encore plus les services, tant des transporteurs régionaux que des grands transporteurs, un nouveau phénomène est réellement advenu, et c'était celui d'une association beaucoup plus étroite, au sens du marketing visuel, dans le cadre de laquelle, le sigle désignatif d'un grand transporteur, le sigle désignatif AC dans notre cas, ou le sigle désignatif CP dans le cas de Canadien International, ont commencé à être utilisés par les transporteurs régionaux partout en Amérique du Nord et, bien entendu, ce sigle est habituellement accompagné de l'identification visuelle de la livrée. Aux États-Unis, certains transporteurs régionaux adoptent exactement le même nom et la même livrée que les grands transporteurs auxquels ils sont associés. Dans notre cas, nos transporteurs associés, et nous en avons six au Canada, sont passés à l'étape suivante, à ce que nous appelons le statut de correspondant avec le sigle désignatif AC et la livrée et il y a, je crois, cinq ou six transporteurs qui ont la même association avec Canadien International.

En plus de cela, nous avons aussi des accords de commercialisation très solides avec des transporteurs internationaux; en particulier, avec des transporteurs tels que Austrian, Cathay Pacific, Air New Zealand, Singapore Airlines et un ou deux autres, et quand je parle d'accords très solides, vous pouvez, en fait, vous enregistrer à l'un des aéroports desservis par Air Canada et obtenir une carte d'accès à bord qui vous permettra d'entreprendre un itinéraire ininterrompu vers toute partie du monde desservie par Cathay Pacific, ou par n'importe quel de nos transporteurs correspondants. Dans le cas de Canadien International; vous pouvez vous enregistrer à un aéroport desservi par Canadien International et, avec des correspondances, vous rendre jusqu'à Hong Kong ou jusqu'à toute autre de leurs

[Text]

If I can draw your attention to page 4, I guess it would be, on the subject of joint fares, because there has been a great deal of discussion that I heard this morning on the subject of joint fares, joint fares are one of these types of agreements that have been commonplace. Air Canada, I would think, probably has something in the order of 35,000 joint fares. In any given day, there are many, many, added to that and many, many, subtracted from that. In any day, we request joint fares from other carriers and they are rejected and we request, and they are accepted, and by the same token, in any day, we receive requests for joint fares, some of which would be accepted, and some of which would be rejected.

Joint fares do not provide to the consumer a lower price for travel. Our policy on joint fares, really, has been to use joint fares to match competing capabilities, and there is an expression in the second paragraph here, which may be a little complicated in that it uses cities X's and Z's in the second paragraph, under the joint fares section.

Suffice it to say that if we use that example, from city X to Z, i.e. the very long distance, a through fare was \$100.00 and there was a carrier on this side that had a local part way of \$75.00, linking with another carrier that had a local part way again, at another \$75.00. The sum of those two sectors is \$150.00, and those two carriers might agree that, in order to be competitive with the carrier that had the \$100.00 fare, to each reduce, and it would be a negotiation between them. They might reduce in some fashion the fare that they would accept for travel on that sector. If they were to do so, that would culminate in a joint fare. I think it is important to understand that joint fares can, in fact, be unilaterally put into place by any one carrier. When a carrier does that, without prior agreement of course, he usually provides to the other carrier their full fare, so he takes the discount himself, so to speak, and there have been numerous examples of that sort of thing happening in the past.

**The Chairman:** And this company takes a bath?

**Mr. McCormack:** Not in all cases, I think there are some fare types where, even after the discount, he would still receive more revenues than he might for some of his local discount fares.

As a rule, carriers don't participate in joint fares if one of the parties is a direct competitor in traffic, from the region. One of the points that is very important is that, as far as air transportation is concerned, the catchment area in western Newfoundland is a region, if you will, that is served by two airports and the Air Canada family is serving the region on a high frequency basis, and has fares fully competitive with Canadian Pacific fares through to points that, at least, we serve.

[Traduction]

destinations, y compris celles qui sont desservies par leurs partenaires.

Si je puis attirer votre attention sur la page 4, je pense que c'est elle, sur le sujet des tarifs communs, parce qu'on a beaucoup discuté ce matin des tarifs communs, les tarifs communs sont un de ces types d'accords qui ont été monnaie courante. Air Canada a, je crois, près de 35 000 tarifs communs. Chaque jour, il y en a beaucoup, beaucoup qui s'ajoutent à ce nombre et il y en a beaucoup, beaucoup qui en sont retranchés. Chaque jour, nous demandons des tarifs communs à d'autres transporteurs et ils sont rejetés et nous en demandons qui sont acceptés et, de même, chaque jour, nous recevons des demandes de tarifs communs dont certaines seront acceptées et certaines seront rejetées.

Les tarifs pluritransporteurs n'assurent pas que le consommateur paiera moins cher pour ses voyages. Notre politique en matière de tarifs pluritransporteurs consiste en fait à avoir recours à ceux-ci pour faire face à la concurrence, et il y a au deuxième paragraphe une expression qui est peut-être un peu compliquée parce qu'on utilise ceux des villes X et Z à la section traitant des tarifs pluritransporteurs.

Il suffit de dire, si nous utilisons cet exemple du transport de la ville X à la ville Z, c'est-à-dire une très longue distance, que le tarif direct était de 100 \$ et qu'un transporteur d'ici offrait une partie du trajet à 75 \$ et effectuait la liaison avec un autre transporteur qui offrait une autre partie du trajet à 75 \$. La somme de ces deux trajets donne 150 \$ et les deux transporteurs pourraient convenir, afin d'offrir des prix compétitifs par rapport à ceux du transporteur dont le tarif était de 100 \$, de réduire chacun leur tarif et ils négocieraient à cette fin. Ils pourraient réduire de quelque manière le tarif qu'ils accepteraient pour les voyages dans ce secteur. S'ils le faisaient, cela se terminerait par l'établissement d'un tarif pluritransporteur. Je pense qu'il est important de comprendre qu'il est en fait possible pour n'importe quel transporteur de fixer unilatéralement des tarifs pluritransporteurs. Lorsqu'un transporteur décide d'agir ainsi, sans évidemment avoir conclu d'entente préalable, il fournit habituellement aux autres transporteurs leur plein tarif, de sorte qu'il assume la remise lui-même, pour ainsi dire, et il existe de nombreux exemples de cas de ce genre dans le passé.

**Le président:** Et cette compagnie boit un bouillon?

**M. McCormack:** Pas dans tous les cas. Je pense qu'il existe certains types de tarifs qui lui permettraient, même après la remise, de toucher malgré tout des revenus supérieurs à ceux qu'il pourrait obtenir pour certains de ses tarifs réduits locaux.

En règle générale, les transporteurs ne souscrivent pas à des tarifs pluritransporteurs si l'une des parties est son concurrent direct en ce qui concerne les voyageurs en provenance de la région. Un point très important est que, en ce qui concerne le transport aérien, l'aire de ramassage dans la partie occidentale de Terre-Neuve est une région, si vous voulez, qui est desservie par deux aéroports; le groupe Air Canada dessert cette région en offrant de très nombreux vols et des tarifs tout à fait concurrentiels avec ceux de Canadian Pacific, du moins jusqu'aux endroits que nous desservons.

*[Text]*

I think it is a very important point that joint fares do not affect the price that a consumer pays.

Another point, also relative to joint fares that I think is very important, is that since the history of aviation, joint fares have never been a subject of regulation, nor have they been necessarily a subject of filing with authorities. They are negotiated agreements between two companies and such agreements, whether in domestic or in international environments, are not regulated, and there are often, as I said before, acceptances and refusals.

As a little bit of flavor on joint fares: carriers very rarely enter into joint fares in their own markets. To give you an example of something that happened to us very recently; Northwest Airlines, through one of its commuters and one of its own aircraft, commenced service into Vancouver, British Columbia. We had a feed agreement with Northwest through Chicago, through Seattle and so on, to many, many points all through the United States, throughout the Northwest system, with the commuter of Northwest going into the city of Vancouver. Northwest cancelled all Air Canada/Northwest joint fares, and that was some 4,000 joint fares, in one fell swoop, that were taken off the books and that happens, ones that are that large, don't happen on a daily basis, but it is happening more and more as carriers begin to have their networks reach into more and more markets, and provide highly co-ordinated travel services to more and more communities.

To the question of a single catchment area; with Air Canada, when we were flying into Stephenville, there were some 30 passengers per day, on average, that used our services to Stephenville. It was somewhat higher than that in the summer, it was somewhat lower in the winter. We were flying our smallest equipment available, a 100 seat DC-9, as you know. What we were doing was doing our best to support that load, augmenting it with a service continuing on to Gander, which added about another 30 or so passengers to the load.

Approximately two-thirds of the traffic that we were carrying to and from the Stephenville Airport were destined to the Corner Brook region, and approximately two-thirds headed to the Corner Brook area. One other comment before ceasing my opening comment: I think it is very important to understand that it is with a great deal of difficulty that we go through these changes and I can assure you that these decisions are not taken lightly. Our history, the history of Air Canada for the last 52 years, has been tied to the histories of communities such as Stephenville, all across this country, and we have served Stephenville for over 40 years and, unfortunately, I think Air Atlantic, today, can offer better economics and greater choices to the community. I think that the community should be able to take advantage of what, I think, is a dramatically improved quality of service into Stephenville, and by that I mean, same-day return travel to the major regional centres of

*[Traduction]*

Je pense qu'il est très important de souligner que les tarifs pluritransporteurs n'ont aucune incidence sur le prix payé par le consommateur.

Un autre point, encore une fois relatif aux tarifs pluritransporteurs et qui, à mon avis, est très important, est que depuis les débuts de l'aviation, les tarifs pluritransporteurs n'ont jamais été réglementés et qu'il n'a jamais été nécessaire de les soumettre aux autorités. Les tarifs sont des ententes négociées conclues par deux compagnies et ces ententes, qu'il s'agisse des vols intérieurs ou des vols internationaux, ne sont pas réglementées et, comme je l'ai déjà dit, il y a souvent des acceptations et des refus.

Pour vous donner une petite idée des tarifs pluritransporteurs: les transporteurs adoptent rarement des tarifs pluritransporteurs en ce qui concerne leurs propres marchés. Voici un exemple de ce qui nous est arrivé très récemment; Northwest Airlines a commencé à desservir Vancouver (Colombie-Britannique) avec une de ses navettes et un des ses avions. Nous avions conclu avec Northwest une entente concernant l'apport de passagers par Chicago, par Seattle et ainsi de suite, à destination de très nombreuses villes partout aux États-Unis, grâce au réseau de Northwest, la navette de Northwest se rendant à Vancouver. Northwest a annulé tous les tarifs pluritransporteurs Air Canada/Northwest et, d'un seul coup, environ 4 000 tarifs pluritransporteurs ont été supprimés et cela se produit parfois; cela n'arrive pas tous les jours que disparaissent des tarifs d'une telle importance, mais cela se produit de plus en plus souvent à mesure que les réseaux des transporteurs atteignent de plus en plus de marchés, et que ceux-ci offrent des services de transport extrêmement organisés à de plus en plus de collectivités.

Pour ce qui est de l'aire de ramassage unique, lorsqu'Air Canada offrait des vols à destination de Stephenville, environ 30 passagers en moyenne utilisaient quotidiennement nos vols à destination de Stephenville. Ce nombre était un peu plus élevé pendant l'été et un peu plus faible pendant l'hiver. Nous utilisions notre plus petit appareil, un DC-9 de 100 passagers, comme vous le savez. Nous faisons de notre mieux pour garder ce coefficient d'occupation, l'augmentant avec un vol se poursuivant jusqu'à Gander, ce qui permettait d'ajouter environ 30 autres passagers.

Environ deux tiers des voyageurs que nous transportions en provenance et à destination de l'aéroport de Stephenville se rendaient dans la région de Corner Brook, et environ deux tiers se rendaient à Corner Brook. J'aimerais ajouter un commentaire avant de terminer mes remarques préliminaires: je pense qu'il est très important de comprendre que nous avons éprouvé beaucoup de difficultés à effectuer ces changements et je peux vous assurer que ces décisions ne sont pas prises à la légère. Notre histoire, l'histoire d'Air Canada au cours des 52 dernières années, est liée à celle de collectivités comme Stephenville, partout au pays, et nous avons desservi Stephenville pendant plus de 40 ans mais, malheureusement, je pense qu'Air Atlantic peut aujourd'hui offrir à cette collectivité des choix plus nombreux et plus avantageux. J'estime que cette collectivité devrait pouvoir tirer avantage de ce qui, à mon avis, constitue une amélioration spectaculaire de la qualité des vols à destination de Stephenville, et je veux dire par là, les voyages aller-

*[Text]*

St. John's and Halifax, which four years ago, could not be done.

Three times a day there is service today from Stephenville to most of the major North American centres; not available four years ago.

I heard some comments this morning, I guess it was the Abitibi-Price people, about losing a group because of difficulty to gain access to Stephenville. Since Air Atlantic has been serving Stephenville, you can do Toronto, same day. You can do Montreal, same day. You can do Ottawa, same day. If you get an urgent call at 3:00 in the afternoon, you can be there that night. It was never possible before, certainly not possible with the Air Canada service. The Air Canada service left here late afternoon and the return service was at the crack of dawn, so you would have had to stay two overnights in Toronto and similar difficulties coming the opposite way. With the augmenting of higher frequency services providing greater choices to consumers. Our services tended to see a diminishing client base, if you will, as the choice really went towards the convenience factor, which is number one, really, in our industry, and that is access to markets.

I think it is very important to understand that, in terms of quality of service and access to major markets. The community of Halifax, four years ago, could not get to Stephenville and go home in a single day. They can today, as can the community of Toronto.

I would encourage you all to pick up the Canadian Airlines timetable at the airport, as you leave this evening, and go through the listing for Stephenville, in particular, and also the other airport at Deer Lake, as part of the whole regional infrastructure, and understand the access to this area and how it has improved, particularly if you were to compare it to just three or four short years ago.

As I said before, these decisions are not easy and they are always emotional. I would like to read a few quotes from some newspaper articles, since someone mentioned that there were a number of newspaper articles that you had.

From the *North Bay Independent*, on October 8, not too long after Air Canada announced that we would be withdrawing service in February from North Bay. This is an editorial:

Smaller companies have moved in and raised the level of service.

Another quote:

As a crown corporation, Air Canada has done its job. It has provided a service to our area when other airlines wouldn't and now, flying its 90 passenger jets at half capacity.

*[Traduction]*

retour le même jour jusqu'aux principaux centres régionaux que sont St. John et Halifax, ce qui était impossible il y a quatre ans.

Aujourd'hui, il y a trois départs par jour de Stephenville à destination des principaux centres nord-américains, ce qui n'était pas offert il y a quatre ans.

J'ai entendu quelques commentaires ce matin, je pense qu'ils ont été faits par des représentants d'Abitibi-Price, au sujet de la perte d'un groupe en raison des difficultés de se rendre à Stephenville. Depuis qu'Air Atlantic dessert Stephenville, vous pouvez vous rendre à Toronto le même jour. Vous pouvez vous rendre à Montréal le même jour. Vous pouvez vous rendre à Ottawa le même jour. Si vous recevez un appel urgent à 15 heures, vous pouvez être sur place le même soir. C'était impossible auparavant, et ce n'était certainement pas possible avec les services offerts par Air Canada. Le vol d'Air Canada partait d'ici à la fin de l'après-midi et le vol de retour avait lieu au point du jour, de sorte que vous deviez passer deux nuits à Toronto et que des difficultés identiques se posaient au moment du retour. L'augmentation de la fréquence des vols assure plus de choix aux consommateurs. Nos services tendaient à constater une diminution de la clientèle, si vous voulez, le choix portant sur le facteur d'utilité, qui constitue l'élément primordial dans notre industrie, et il s'agit de l'accès aux marchés.

J'estime qu'il est très important de comprendre cette situation, en ce qui concerne la qualité du service et l'accès aux marchés principaux. Les résidents de la communauté d'Halifax, il y a de cela quatre ans, ne pouvaient se rendre à Stephenville et en revenir le même jour. Ils le peuvent aujourd'hui, tout comme les résidents de la communauté de Toronto.

Je vous invite tous à prendre l'horaire des Lignes aériennes Canadien international à l'aéroport, lorsque vous quitterez ce soir et à prendre connaissance de la liste des vols concernant Stephenville, en particulier, ainsi que celle concernant l'autre aéroport à Deer Lake, qui fait partie de l'ensemble de l'infrastructure régionale, afin de bien saisir comment on peut accéder à la région et de quelle manière la situation s'est améliorée, particulièrement si on la compare à la situation antérieure, ne serait-ce que trois ou quatre années avant.

Comme je l'ai dit plus tôt, de telles décisions ne sont pas faciles à prendre et elles comportent toujours un aspect émotif. J'aimerais vous lire quelques extraits d'articles de journaux, puisque quelqu'un a mentionné que vous aviez certains articles en main.

Voici certains passages tirés de l'éditorial de l'édition du 8 octobre du *North Bay Independent*, peu de temps après que la compagnie Air Canada eut annoncé qu'elle cesserait en février de desservir North Bay:

De petites compagnies se sont implantées et ont accru les services disponibles.

Voici un autre extrait:

En tant que société de la Couronne, Air Canada a fait son travail. En effet, la compagnie a desservi notre région, ce que ne voulait pas faire d'autres lignes aériennes, exploi-

## [Text]

In the Halifax newspapers, last February 3, after the announcement of our withdrawal from Stephenville and others:

The idea that the presence of Air Canada conveys any particular prestige may carry some weight in the carrier's board room and in the minds of some people. In actual fact, it matters not at all. It is not the airline, but the air service that matters.

In Timmins, Ontario, where we have also announced withdrawal, a headline: City Fathers Give Blessing to Usage of Dash 8 Airplanes

In the *North Bay Nugget*:

North Bay's Jack Garland Airport is going to be modernized and improved, even if Air Canada's DC-9 service becomes a pleasant memory.

And some other quotes: a publication, *Northern Life*, on October 11:

Sudbury Alderman, Ray Bonet, has nothing but praise for the Dash 8.

And a quote attributed to Alderman Jim Marchbank:

The frequency of service is more important than the alleged prestige of jets.

I think that has been repeated in many communities across the country, from coast to coast, not only in Canada, but in the United States as well. Most certainly in the Atlantic provinces.

**Senator Marshall:** Is it considered in the Atlantic provinces, Stephenville?

**Mr. McCormack:** Just as an aside, I was flying up on an aircraft last night with a young lady who was going through to Gander. She worked for a hospital in Grand Falls, and quite often takes passengers down to Halifax, about once every two months, and she said:

It is absolutely incredible now. I go down and I can sometimes deliver the patient to people waiting, and I can be back on a plane coming home within 20 minutes, which is something I could never achieve before.

That really is, I guess, the opening statement that would be appropriate, Mr. Chairman, is that really what matters is not who provides service, whether it is by a 20 year old DC-9, or whether it is by a state of the art Dash 8 turbo-prop aircraft, and I think that it is very important not to allow other issues to cloud the reality of improved commercial air service.

**The Chairman:** Do you want to touch on matters involving cargo capacity and things of that nature?

## [Traduction]

tant ses appareils à réaction de 90 passagers à seulement cinquante pour cent de leur capacité.

Voici ce qu'on pouvait lire dans des journaux d'Halifax, le 3 février dernier, après l'annonce de l'arrêt des services à Stephenville et à d'autres endroits:

L'idée que la présence d'Air Canada puisse conférer un prestige particulier a peut-être une certaine influence dans la salle du conseil du transporteur en question ainsi que dans l'esprit de certaines personnes. Dans les faits, toutefois, elle ne fait aucune différence. Ce n'est pas le transporteur aérien qui compte mais le service offert.

A Timmins, en Ontario, où nous avons également annoncé l'arrêt de nos activités, on pouvait lire la manchette suivante: Les édiles municipaux donnent leur aval à l'utilisation des avions Dash 8.

Dans le *North Bay Nugget*:

L'aéroport Jack Garland de North Bay fera l'objet de travaux de modernisation et d'amélioration, même si la présence des DC-9 d'Air Canada ne devient plus qu'un heureux souvenir.

Voici certains autres extraits, dont celui-ci tiré de l'édition du 11 octobre de la publication *Northern Life*:

Le conseiller municipal de Sudbury, Ray Bonet, n'a que des éloges pour le Dash 8.

Voici des propos attribués au conseiller municipal Jim Marchbank:

La fréquence des vols est plus importante que le prétendu prestige des appareils à réaction.

Je crois que de tels propos ont été repris dans bon nombre de communautés du pays, d'un océan à l'autre, non seulement au Canada mais également aux États-Unis. Très certainement dans les provinces de l'Atlantique.

**Le sénateur Marshall:** Est-ce que cela est pris en considération dans les provinces de l'Atlantique, à Stephenville?

**M. McCormack:** Si vous me permettez une digression, j'ai rencontré, au cours d'une envolée, la nuit dernière, une jeune dame qui se rendait à Gander. Elle travaille dans un hôpital de Grand Falls et emmène souvent des passagers à Halifax, environ une fois tous les deux mois. Et voici ce qu'elle m'a dit:

La situation est absolument incroyable maintenant. Il m'arrive de m'y rendre, de confier le patient à quelqu'un qui m'attend sur place et de pouvoir prendre un avion pour revenir dans un délai de 20 minutes, chose qu'il m'était impossible de faire auparavant.

Voilà vraiment, à mon avis, une déclaration préliminaire appropriée monsieur le président, en fait, ce qui compte vraiment ce n'est pas qui assure le service, soit au moyen d'un vieux DC-9 âgé de 20 ans soit au moyen d'un aéronef à turbo-propulsion moderne de type Dash 8. De plus, j'estime qu'il est très important de ne pas laisser d'autres questions nous faire perdre de vue que, dans les faits, le service aérien commercial s'est amélioré.

**Le président:** Désirez-vous aborder d'autres questions touchant la capacité de transport de fret et autres sujets de cette nature?

[Text]

**Mr. McCormack:** There are some quotes here of numbers that were provided from a study that was undertaken in May of this year, by the Atlantic Provinces Transportation Commission, which covered both passenger and cargo, air cargo lift, lift expressed in cubic feet, I understand, from the western Newfoundland region, and it concluded that the lift had, in fact, increased both in terms of passenger seats and in terms of cargo, cubic footage, relative to the total catchment area. I might also add that when Air Canada's cargo service was into Stephenville, that approximately, I think it was something in excess of 70% was it?

**Mr. Casey:** 90%.

**Mr. McCormack:** 90% of our cargo payload was destined for the Corner Brook area.

Perhaps just one more comment: you had asked on page 7 for a comment on load factors. I think it is very difficult to discuss load factors that are required, because all markets are totally different in terms of their seasonality, the types of the economics of the equipment that serves markets, the types of traffic, whether business or pleasure traffic, and the frequency of travel, and certainly load factor, of course, as well as distances travelled within the system. There is no single unit of measure that can relate to load factor as being successful or not successful. I think the important point is the absolute revenue on an aircraft to support that service, and the economics of 100 seat airplanes and the economics of 40, 50 or 60 seat airplanes are significantly different, and with a given payload, one will be a viable operation and another will not.

That is it, sir.

**Mr. Lafrenière:** Thank you, Mr. Chairman. That is Mr. McCormack's opening statement.

**The Chairman:** We have two Senators who would like to pose some questions. Senator Spivak is first.

**Senator Spivak:** Mr. McCormack, I am a little puzzled by your presentation, I guess, because a great deal of the presentations that we have heard today and yesterday have to do with cargo and, particularly, the question of flying fresh fish out of here, for example, is a question that interested me. Another thing is that we heard a presentation from Mr. Simmons and others, who talked about the lower southwest corner of Newfoundland which, I guess, is not very well served by the Air Nova route. I wonder if you would explain to me, since you seem to paint such a rosy picture of the changes that have taken place here; the service is so much better. Of the passenger service, I am in no position to doubt your word, but I wonder if you could tell me how, in your opinion, that picture extends to the potential here, and the actual needs; both the potential and the actual needs for shipment out of or in to here, for cargo and for businesses, and particularly, for the whole question of regional economic development. I realize that Air Canada is no longer a national airline in the sense that it is to carry out national policy, nevertheless, you are,

[Traduction]

**M. McCormack:** Nous avons ici certains chiffres tirés d'une étude effectuée au mois de mai dernier par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique qui portait à la fois sur le transport de passagers et de fret, la capacité d'emport de fret aérien exprimée en pieds cube, si j'ai bien compris, depuis la région ouest de Terre-Neuve, et on a conclu, dans cette étude, que la capacité s'était, de fait, accrue tant en ce qui concerne le nombre de passagers que le fret, en pieds cube, en fonction de l'aire totale de ramassage. Je pourrais également ajouter que lorsque Air Canada assurait des services de transport de fret à Stephenville, qu'environ, je crois que cela dépassait 70p. 100, n'est-ce pas?

**M. Casey:** 90 p. 100.

**M. McCormack:** 90 p. 100 de notre charge utile de fret était destinée à la région de Corner Brook.

Juste une autre observation, peut-être: vous avez demandé à la page 7 des observations concernant les coefficients de charge. Je crois qu'il est très difficile de discuter des coefficients de charge nécessaires, étant donné que tous les marchés sont entièrement différents en ce qui a trait à leur caractère saisonnier, aux facteurs économiques touchant le matériel desservant ces marchés, aux types de clientèle, commerciale ou plaisancière et à la fréquence des déplacements, et certainement au coefficient de charge, évidemment, et aux distances parcourues au sein du réseau. Il n'existe pas d'unité de mesure unique capable d'indiquer si le coefficient de charge est rentable ou non. Je crois que l'aspect important est le revenu généré, en termes absolus, par aéronef pour permettre la prestation du service et que les facteurs économiques touchant l'exploitation d'aéronefs comptant 100 sièges et d'aéronefs comptant 40, 50 ou 60 sièges sont substantiellement différents et que, compte tenu d'une charge utile donnée, une opération sera rentable alors qu'une autre ne le sera pas.

Voilà la situation, monsieur.

**M. Lafrenière:** Merci, Monsieur le président. Il s'agit de la déclaration préliminaire de McCormack.

**Le président:** Deux sénateurs aimeraient poser quelques questions. Le sénateur Spivak d'abord.

**Le sénateur Spivak:** Monsieur McCormack, votre exposé me laisse un peu confus je crois, parce que les exposés qui nous ont été présentés aujourd'hui et hier traitent du fret et, particulièrement, la question du transport par avion du poisson frais à partir d'ici, par exemple, est une question qui a suscité mon intérêt. L'autre point est que nous avons entendu un exposé par monsieur Simmons et d'autres personnes, qui nous ont entre-tenu de la région sud-ouest inférieure de Terre-Neuve qui, je crois, n'est pas très bien servie par la liaison Air Nova. Je me demandais si vous pourriez m'expliquer, puisque vous semblez dépeindre sous un jour attrayant les changements qui se sont produits ici; en quoi le service est à ce point meilleur. Pour ce qui est du transport de passagers, je ne suis pas en mesure de mettre votre parole en doute, mais je me demande si vous ne pourriez pas m'expliquer comment, à votre avis, la situation s'applique aux besoins potentiels et réels de la région; à la fois aux besoins potentiels et réels en matière d'arrivages et d'expéditions dans la région, pour le fret et pour les affaires, et particulièrement, en ce qui a trait à toute la question du développe-

[Text]

hopefully, a good corporate citizen in Canada. You should understand, I am sure, the needs in Canada of the outlying regions. By outlying, I mean, other than Toronto and Montreal and Quebec and Ontario in particular. The needs of the outlying regions, vis-à-vis transportation, to grow and develop and to prosper and to share equally in the Canadian economic well-being. I just wondered whether you will comment on that.

**Mr. McCormack:** Certainly.

**Mr. Lafrenière:** I don't want to play goal tender, but I want to play traffic cop, if at all possible.

**Senator Spivak:** I thought my question was so general.

**Mr. Lafrenière:** It was, but my friend, Mr. Casey, also has a number of statistics with respect to cargo, so Mr. Casey will assist in formulating a reply.

**Mr. McCormack:** Maybe just to the question of access by cargo, I understand there were some gentlemen here yesterday from Air Atlantic, and there was some discussion about the usage of cargo space on aircraft out of the region. As frequencies increase, so does cargo availability, in terms of timeliness of cargo. I am led to believe that Air Atlantic has said that they have carried and taken care of all cargo tendered to them. I heard a comment this morning relative to, I think it was, shipping from here to Sydney, Nova Scotia, having something to do with being on a Friday. There are a few flights a day to get from here to Sydney, Nova Scotia, and also, I think it is important that the timing of cargo can be very important in the sense of, I know that our business, generally speaking, has found that cargo may not be available in the mornings, it will only be available in the afternoons. Others will be only available after an overnight, so that the movement of units with frequency is also of great help in the cargo business. Please accept that as a man in the passenger world. I am not a cargo expert.

**Senator Spivak:** I was just going to comment that, of course, the gentleman from Air Atlantic said that there wasn't much, how did he put it: flying fresh fish out of here. For example, to Boston, it wasn't really a viable option and I must say that that particular statement was contradicted by several other presentations to us, at least from the point of view of flying fresh fish to markets all through North America and, indeed, Europe. I would be very interested in hearing a more detailed answer to my question as to how the prospects, both present and potential, for cargo and for regional development related to that; how that is enhanced by the pullout of Air Canada from this area. As you say, the passenger situation has been greatly enhanced by the pullout of Air Canada.

[Traduction]

ment économique régional. Je suis conscient du fait qu'Air Canada n'est plus une ligne aérienne nationale en ce qu'elle n'applique plus une politique nationale, néanmoins, vous êtes, souhaitons-le, un bon citoyen corporatif du Canada. Vous devez comprendre, je suis certain, les besoins des régions périphériques au Canada. Par périphériques, j'entends les régions autres que Toronto, Montréal, Québec et l'Ontario en particulier. Je parle des besoins des régions périphériques, en matière de transport, afin de pouvoir croître, se développer, prospérer et jouir également de la bonne santé économique du Canada. Je me demandais seulement si vous ne pourriez pas faire quelques observations sur ce point.

**M. McCormack:** Certainement.

**M. Lafrenière:** Je n'entends pas répondre à tout mais je peux sans doute diriger la circulation, si cela est possible.

**Le sénateur Spivak:** Je croyais que ma question était d'ordre général.

**M. Lafrenière:** En effet elle l'était, mais mon ami, monsieur Casey, a également en main un certain nombre de données statistiques concernant le fret, et aidera à formuler une réponse.

**M. McCormack:** Peut-être uniquement en ce qui concerne la question de l'accès par fret, si j'ai bien compris, des représentants d'Air Atlantic étaient présents ici hier et on a discuté de l'utilisation d'espace réservé au fret à bord d'aéronefs quittant la région. À mesure que s'accroît la fréquence des vols, la disponibilité de la capacité de transport du fret s'accroît également, la disponibilité en temps opportun. Cela me mène à croire qu'Air Atlantic a déclaré avoir transporté toutes les marchandises qui leur avaient été confiées. J'ai entendu une observation ce matin relativement à, je crois que c'était, l'expédition de marchandises d'ici à Sydney, en Nouvelle-Écosse, le vendredi. Il y a peu de vols quotidiens permettant de se rendre d'ici à Sydney en Nouvelle-Écosse et, de plus, je crois que le moment du transport du fret peut s'avérer très important en ce sens que, je sais que dans notre secteur, de façon générale, on a constaté que les services de transport de fret ne sont pas disponibles le matin, mais seulement l'après-midi. D'autres services ne sont disponibles qu'après une escale pour la nuit, de sorte que la fréquence des départs et des arrivées des aéronefs a également un caractère important dans le secteur du transport du fret. Je vous saurais gré d'accepter ces commentaires de la part d'un représentant du secteur du transport des passagers. Je ne suis pas un expert du transport du fret.

**Le sénateur Spivak:** J'étais sur le point de faire remarquer que, évidemment, le représentant d'Air Atlantic a dit qu'il n'y avait pas beaucoup, comment a-t-il dit cela: d'expédition par air de poissons frais à partir de la région. Par exemple, vers Boston, cela ne constituait pas vraiment une solution viable et je dois dire que les propos susmentionnés ont été contredits dans plusieurs autres exposés qui nous ont été présentés, à tout le moins en ce qui concerne l'expédition par air de poissons frais à destination de marchés de l'Amérique du Nord et, en fait, d'Europe. J'aimerais beaucoup entendre une réponse plus complète à ma question concernant la manière dont les perspectives, tant réelles que potentielles, en ce qui a trait au transport du fret et au développement régional sont liées à cette question; de quelle manière la cessation du service d'Air

[Text]

**Mr. Casey:** Well Senator, we won't necessarily say for the Stephenville area that the removal of the DC-9 enhanced the potential for cargo shipments.

**Senator Spivak:** Excuse me, could you just qualify what you mean by the Stephenville area? Do you mean all of the area that goes down from that red line? What area are you talking about?

**Mr. Casey:** The Stephenville area that goes down from that line.

**Senator Spivak:** Down to the ocean?

**Mr. Casey:** That is right, because with air cargo, as we said, 90% of the volume shipped in or out from this airport was destined to the Corner Brook market, it was not for Stephenville or south. The figures we have for air freight and for small package service indicate that on a monthly basis, inbound for air freight in 1988, the average is 18,853 pounds, for the total catchment area; Corner Brook, Stephenville, south. That is per month. We heard yesterday that Air Atlantic maintained that they had something like 10,000 pounds of available capacity per day. The total monthly average; 18,800. Loaded to go outbound, it was higher; it was 28,124 pounds per month. Again, as we understand it, the capacity that Air Atlantic claimed to have, far exceeded that number.

**Senator Spivak:** Can you explain to me how, for fresh fish for example, how the capacity, to the extent that you are able, with Air Atlantic, compares with the capacity that was available in the Air Canada plane? We were told here that there is a special way of shipping fresh fish out of here, or fish, for that matter.

**Mr. Casey:** We are not Dash 8 operators, so it is very difficult to answer that, but I do know that the uplift capacity of a DC-9, for air freight, be it fish or whatever, is 2,500 pounds. For the BAE 146, which Air Nova is using to replace the DC-9, it is 2,000 pounds, a reduction of one-fifth. For the Dash 8, we understand it is 500 pounds per flight, that is, once a full load of passengers and baggage is accounted for.

**Senator Spivak:** Can you tell me what the distance is from Port aux Basques to Deer Lake? What is the distance?

**Mr. Casey:** No, I can't, I am sorry, but I understand it is somewhere 80 to 100 miles greater than it is beyond the Stephenville Airport.

[Traduction]

Canada dans la région améliore-t-il ces perspectives. Comme vous dites, la situation en ce qui concerne le transport des passagers s'est grandement améliorée par suite du retrait du service d'air Canada.

**M. Casey:** Bien sénateur, nous ne dirons pas nécessairement qu'en ce qui concerne la région de Stephenville l'élimination du service par DC-9 a eu pour effet d'améliorer la capacité d'expéditions de fret.

**Le sénateur Spivak:** Excusez-moi, pourriez-vous préciser ce que vous entendez par la région de Stephenville? Parlez-vous de l'ensemble de la région qui s'étend vers le bas depuis cette ligne rouge? De quelle région parlez-vous?

**M. Casey:** De la région de Stephenville, qui s'étend vers le bas depuis cette ligne.

**Le sénateur Spivak:** Jusqu'à l'océan?

**M. Casey:** C'est cela, parce qu'en ce qui concerne le fret aérien, comme nous l'avons dit, à cet aéroport, 90 p. 100 des expéditions et des arrivages étaient destinés au marché de Corner Brook et non au marché de Stephenville ou du sud. Les données dont nous disposons relativement au fret aérien et au service de transport de petits colis indiquent que le fret aérien mensuel en 1988 s'élevait en moyenne à 18 853 livres, pour l'ensemble de l'aire de ramassage; Corner Brook, Stephenville et le sud. Il s'agit de données mensuelles. Nous avons entendu hier un commentaire selon lequel Air Atlantic aurait déclaré disposer d'une capacité quotidienne de quelque 10 000 livres. La moyenne mensuelle totale s'établit à 18 800. La moyenne des expéditions était plus élevée, s'établissant à 28 124 livres par mois. Une fois encore, de la manière dont nous voyons les choses, la capacité dont a prétendu disposer Air Atlantic excédait de loin ce chiffre.

**Le sénateur Spivak:** Pouvez-vous m'expliquer de quelle manière, en ce qui concerne le poisson frais, par exemple de quelle manière la capacité, dans la mesure où vous le pouvez, d'Air Atlantic, se compare à la capacité des appareils d'Air Canada? On nous a dit ici qu'il existe une façon spéciale d'expédier le poisson frais ou, tout simplement, le poisson à partir d'ici.

**M. Casey:** Nous n'exploitons pas de Dash 8, de sorte qu'il nous est très difficile de répondre à cette question, mais je sais que la capacité d'un DC-9, en matière de fret aérien, qu'il s'agisse de poisson ou de quelque autre marchandise, est de 2 500 livres. En ce qui concerne le BAE 146, qu'Air Nova utilise pour remplacer le DC-9, la capacité est de 2 000 livres soit une réduction de la capacité de l'ordre d'un cinquième. Pour ce qui est du Dash 8, si nous avons bien compris, la capacité est de 500 livres par envolée, compte tenu d'une pleine charge de passagers et de bagages.

**Le sénateur Spivak:** Pouvez-vous me dire quelle est la distance qui sépare Port-aux-Basques de Deer Lake? Quelles est la distance?

**M. Casey:** Non, je ne le peux pas, je suis désolé, mais je crois que c'est à quelque 80 à 100 milles au-delà de l'aéroport de Stephenville.

[Text]

**Senator Spivak:** I guess I will let other people ask questions, perhaps more things will come out.

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, can we just clarify this?

**The Chairman:** Do you have a supplementary, Senator Stollery?

**Senator Stollery:** Yes. I didn't follow that business of the cargo. I thought we had, because there is a bit of confusion when you add up the three or four flights, that total cargo capacity, versus what the actual plane can take at once. Then the third thing that comes into it, I suppose, is that if it is a smaller airplane, it takes smaller parcels. Is that right? I mean, are these things involved? In other words, if a guy has a big crate, he can get it in one kind of airplane, but he can't get it in another one of these airplanes, is that right?

**Mr. Casey:** To a certain extent that is true, Senator, but you have to remember that the cargo door on a Dash 8 is larger than on a DC-9 or a 727, so it depends on &ti;4large, in what extent?

**Senator Stollery:** I am only really trying to find this out for my own knowledge, not to try to be clever about it: does it make a difference, in your opinion, a DC-9 or a 727 versus the smaller plane, which is primarily a passenger plane. Does it have a real effect, in your opinion, on the cargo that can be carried in and out of the place?

**Mr. Casey:** On one individual flight, yes. In terms of total volumes, no.

**Senator Stollery:** But if a person is shipping a perishable good, for example, which we are assuming that fish is a perishable good, or fruit and vegetables or whatever, but if it is a perishable commodity where speed and the fact that you don't want to have to run it over a series of flights because of possible connections, this is where, I suppose the larger airplane would definitely make a difference?

**Mr. Casey:** It could have an advantage, yes.

**Senator Petten:** Mr. Chairman, can I have a supplementary question?

**The Chairman:** Very quickly, Senator Petten and then Senator Graham.

**Senator Cochrane:** And then Senator Cochrane.

**Senator Petten:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. McCormack, in your brief, if I could just quote from that for a moment because we are on the cargo spot now. You said:

Although the uplift capability of a Dash 8 is less than a DC-9, we understand the cargo door on the Dash 8 is less larger.

You just said that, sir.

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** Je crois que je vais laisser d'autres personnes poser des questions, peut-être que d'autres éléments se dégageront.

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le président, pouvons-nous simplement préciser ce point?

**Le président:** Avez-vous une question supplémentaire, sénateur Stollery?

**Le sénateur Stollery:** Oui. Je n'ai pas suivi la discussion concernant le fret. Je croyais que nous disposions, étant donné qu'il y a un peu de confusion lorsqu'on ajoute les trois ou quatre vols, d'une capacité totale de transport de fret en regard de ce que l'aéronef peut transporter à chaque vol. Ensuite, le troisième élément qui entre en jeu, je suppose, est le fait que s'il s'agit d'un aéronef plus petit, celui-ci transporte des plus petits colis. Est-ce exact? Je veux dire, est-ce que ces facteurs entrent en jeu? En d'autres mots, si un individu a une grosse boîte à faire transporter, il peut le faire sur un type d'aéronef, mais il ne peut le faire sur un autre aéronef, est-ce exact?

**M. Casey:** Dans une certaine mesure c'est exact, sénateur, mais il faut vous rappeler que la porte de la soute à marchandises du Dash 8 est plus grande que celle d'un DC-9 ou d'un 727, de sorte que tout dépend de la grosseur, dans quelle mesure?

**Le sénateur Stollery:** Je désire tout simplement me renseigner sur cette question pour mon propre bénéfice, non pas pour me montrer fûté: cela fait-il une différence, à votre avis, un DC-9 ou un 727 et un aéronef plus petit, qui sert principalement au transport de passagers. Est-ce que cela a réellement une incidence, à votre avis, sur le fret qui peut être transporté à cet endroit ou emporté de celui-ci?

**M. Casey:** Par envolée, oui. Si l'on tient compte du volume total du fret, non.

**Le sénateur Stollery:** Mais si une personne expédie des marchandises périssables, par exemple, nous tenons pour acquis que le poisson est une marchandise périssable, ou encore des fruits et des légumes ou quelque autre marchandise, mais s'il s'agit d'un bien périssable à l'égard duquel la rapidité et le fait qu'on veut éviter de le faire transporter sur une série de vols en raison du risque qu'il y ait des correspondances, il s'agit d'un cas où je suppose que la disponibilité d'un aéronef plus gros ferait de toute évidence une différence?

**M. Casey:** Cela pourrait présenter un avantage, oui.

**Le sénateur Petten:** Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire?

**Le président:** Rapidement, sénateur Petten et ensuite sénateur Graham.

**Le sénateur Cochrane:** Et ensuite le sénateur Cochrane.

**Le sénateur Petten:** Merci, monsieur le président. M. McCormack, dans votre mémoire, si vous me permettez de citer vous avez dit:

Bien que la charge utile du Dash 8 soit inférieure à celle du DC-9, nous avons cru comprendre que la porte de chargement du Dash 8 était moins grande.

Vous venez de le dire, monsieur.

**[Text]**

Therefore, bulky articles ranging from mill parts to human remains can be accommodated.

We have heard from at least ten to 15 witnesses before us; you cannot get human remains on there. You can't get caskets on there, or whatever, and you certainly can't get large mill parts on that run, maybe, 30 feet long. So that, to my mind, and I am not in the airline business, but to me it is a little misleading. If you people are right, and the other 15 are wrong, could we maybe clarify that?

**Mr. Casey:** Senator, as I say, we don't operate Dash 8's, but Air Nova, our alliance carrier does, and they maintain that they have no trouble shipping caskets.

**Senator Petten:** So you are just saying what you understand from them, the same as I would be saying that I understand from you?

**Mr. Casey:** That is correct, yes.

**Senator Petten:** But looking at a DC-8, not in the business, I would doubt very much if you could get a 20 foot piece of machinery on a DC-8. If I could just leave that for one minute.

**The Chairman:** DC-8?

**Senator Petten:** I am sorry, I apologize. DC-8, no problem.

**Mr. Casey:** If I could; this morning there was a witness from Abitibi that said that they needed to ship items of 8.5 metres in width. You can't get that in a DC-9, let alone in a Dash 8, and they talked about these items weighing 3,000 to 4,000 pounds. A DC-9 will not handle that.

**Senator Petten:** Will a 727?

**Mr. Casey:** That weight, no, I don't believe so.

**Senator Petten:** What is the uplift of the 727?

**Mr. Casey:** It certainly will not handle the width, Senator. I am talking about the 727's that Air Canada operates, I would not speak for the combination aircraft that First Air may operate.

**Senator Petten:** No one wants you to, sir. There is one other thing, while you are here, is if you are operating a Dash 8 and it has a full passenger load, I understand the airline is flying out of here with reasonably full passenger loads, then the cargo is down considerably, what you can carry in cargo. What is the total amount of weight you can carry in a Dash 8, with the luggage and cargo? What is the total amount you can carry on each flight?

**Mr. Casey:** Until it is 500 pounds.

**Senator Petten:** 500 pounds, thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Graham. Now, I am recognizing these as supplementaries.

**Senator Petten:** Yes, that is what I wanted to ask.

**[Traduction]**

Par conséquent, des objets volumineux, des pièces d'usine aux dépouilles mortelles, peuvent être transportés.

De dix à quinze témoins au moins sont venus nous dire qu'il est impossible de transporter des dépouilles mortelles là-dedans. Vous ne pouvez pas charger de cercueils et vous ne pouvez certainement pas mettre de pièces d'usine volumineuses, peut-être de 30 pieds de long, dans l'allée. Par conséquent, dans mon esprit, et je ne suis pas dans le transport aérien, pour moi, c'est un peu trompeur. Si vous avez raison et que les quinze autres ont tort, est-il possible d'apporter des précisions?

**M. Casey:** Monsieur le sénateur, comme je l'ai dit, nous n'exploitons pas de Dash 8 mais Air Nova, notre transporteur partenaire le fait et ils soutiennent qu'ils n'ont aucune difficulté à expédier des cercueils.

**Le sénateur Petten:** Alors, vous dites simplement que c'est ce qu'ils vous auraient donné à entendre, comme si je disais que c'est ce que j'ai cru comprendre en vous écoutant?

**M. Casey:** C'est exact, oui.

**Le sénateur Petten:** Mais si l'on examine un DC-8, sans être de l'industrie, il me semble fort douteux que vous puissiez charger une pièce de machinerie de vingt pieds à bord d'un DC-8. Si je puis simplement laisser ce sujet pour une minute.

**Le président:** Un DC-8?

**Le sénateur Petten:** Je suis désolé, excusez-moi. Pour un DC-8, il n'y a pas de problème.

**M. Casey:** Puis-je ajouter quelques mots. Ce matin, un témoin qui venait d'Abitibi a dit qu'ils avaient besoin d'expédier des objets de 8,5 mètres de largeur. Vous ne pouvez charger ce genre de marchandise dans un DC-9, encore moins dans un Dash 8, et ils ont parlé d'objets pesant de 3 000 à 4 000 livres. Un DC-9 ne peut pas transporter cette marchandise.

**Le sénateur Petten:** Est-ce qu'un 727 le pourrait?

**M. Casey:** Non, je ne pense pas qu'il puisse transporter ce poids.

**Le sénateur Petten:** Quelle est la charge utile du 727?

**M. Casey:** Cet avion ne peut certainement pas transporter des objets de cette largeur, monsieur le sénateur. Je parle des 727 qu'Air Canada exploite, je ne parle pas de l'avion mixte que First Air peut exploiter.

**Le sénateur Petten:** Personne ne vous le demande, monsieur. Encore une chose, pendant que vous êtes ici, si vous exploitez un Dash 8 et que la charge des passagers est complète, j'ai cru comprendre que le taux d'occupation en passagers des avions qui décollaient d'ici était raisonnablement élevé, alors, ce que vous pouvez transporter en marchandises se trouve considérablement réduit. Quel est le poids total que peut transporter un Dash 8, avec les bagages et la marchandise? Quel est le poids total que vous pouvez transporter pour chaque vol?

**M. Casey:** Cinq cents livres.

**Le sénateur Petten:** Cinq cents livres, merci beaucoup. Merci monsieur le président.

**Le président:** Monsieur le sénateur Graham. Maintenant, les questions qui suivent sont des questions supplémentaires.

**Le sénateur Petten:** Oui, c'est ce que je voulais demander.

[Text]

**The Chairman:** Senator Graham and then Senator Marshall.

**Senator Graham:** Excuse me, Mr. Chairman, I don't have to ask a supplementary, do I?

**The Chairman:** No. I only kept you waiting because there were supplementaries.

**Senator Graham:** Thank you. I might as well begin, I guess, and I suppose Mr. McCormack, I guess I would express regret that you were not here yesterday to hear the testimony, and I suppose if you had advance indication of the nature of the testimony, you certainly would have been here. You read some impressive headlines from newspapers in other areas of the country, like the *North Bay Nugget*. I presume you also have read the press clippings from western Newfoundland?

**Mr. McCormack:** Definitely, sir.

**Senator Graham:** They paint somewhat of a different picture. I want to come directly to the point and ask you if Air Canada has a binding joint fare agreement with Air Nova which would prevent Air Canada from entering into an agreement with other carriers in Atlantic Canada.

**Mr. McCormack:** We have joint fare agreements with Air Nova between Atlantic Canada and most points that Air Canada flies.

**Senator Graham:** But I am specifically confining my question to a binding joint fare agreement between Air Canada and Air Nova in Atlantic Canada, which would prevent Air Canada from entering into a joint fare agreement with any other airline.

**Mr. Lafrenière:** Mr. Chairman, I really don't relish the role of the heavy here, but I am a little concerned that that, on the basis of what I heard yesterday, that cuts awfully close to the bone of my objection, and I am going to have to ask the witness not to answer that question.

**The Chairman:** Senator Graham?

**Senator Graham:** I guess we are not going to get very close to the bone, then, and the real problem that we have here in trying to solve the problem for Stephenville.

**Mr. Lafrenière:** Mr. Chairman, I guess that all I can say is that my duty, my obligation, is to protect my client. I am very concerned about proceedings that have been launched before the competition authorities in this country, and I see it as my duty to protect my client under these circumstances. I am awfully sorry that that has to be the case, but I am afraid it is.

**Senator Graham:** Because we have had indications that indeed, Air Canada was prepared to relax its position. First Air indicated that the relaxation of that position may have come too late, as it did in terms of Canadian Airlines International, so I guess we — I was going to use the word stonewall, but with respect to yourself and your good reputation, Mr. Lafrenière, I would not want to use that word.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur le sénateur Graham et puis, monsieur le sénateur Marshall.

**Le sénateur Graham:** Excusez-moi monsieur le président, je ne suis pas obligé de poser une question supplémentaire, n'est-ce pas?

**Le président:** Non, je vous ai fait attendre simplement parce qu'il y avait des questions supplémentaires.

**Le sénateur Graham:** Merci. Je pourrais tout aussi bien commencer, je suppose. M. McCormack, je crois devoir dire que je regrette que vous n'ayez pu entendre le témoignage d'hier, et je suppose que si vous aviez été informé de la nature du témoignage, vous seriez certainement venu l'entendre. Certains journaux des autres régions du pays, comme le *North Bay Nugget*, ont des manchettes impressionnantes. Je suppose que vous avez également lu les coupures de presse provenant de l'ouest de Terre-Neuve?

**M. McCormack:** Certainement, monsieur.

**Le sénateur Graham:** Ils brossent un tableau de la situation quelque peu différent. Je veux en venir directement à l'essentiel et vous demander si Air Canada a conclu avec Air Nova un accord fixant un tarif commun qui ferait obstacle à la conclusion par Air Canada d'un accord avec d'autres transporteurs de la région de l'Atlantique.

**M. McCormack:** Nous avons conclu des accords portant sur un tarif commun avec Air Nova qui visent les vols entre la région de l'Atlantique et la plupart des points desservis par Air Canada.

**Le sénateur Graham:** Mais ma question vise seulement un accord fixant un tarif commun qui lierait Air Canada et Air Nova dans la région de l'Atlantique et qui empêcherait Air Canada de conclure un accord concernant un tarif commun avec d'autres compagnies aériennes.

**M. Lafrenière:** Monsieur le président, l'idée de jouer au dur ici ne me sourit guère mais je crains que, étant donné ce que j'ai entendu hier, cette question ne soit très liée à l'essentiel de mon objection, et je dois demander que le témoin ne réponde pas à cette question.

**Le président:** Monsieur le sénateur Graham?

**Le sénateur Graham:** Je suppose que nous n'arriverons pas à cerner de très près l'essentiel et le véritable problème qui se pose ici à Stephenville et que nous tentons de résoudre.

**M. Lafrenière:** Monsieur le président, je suppose que tout ce que je puis dire, c'est qu'il est de mon devoir de protéger mon client. Je suis très préoccupé par les procédures entamées devant les autorités de la concurrence au pays, et je crois qu'il m'incombe de protéger mon client dans les circonstances. Je suis terriblement désolé qu'il en soit ainsi, mais c'est comme ça.

**Le sénateur Graham:** Parce que nous avons appris qu'en effet, Air Canada était disposée à assouplir sa position. First Air a indiqué que cet assouplissement venait peut-être trop tard, comme dans le cas des Lignes aériennes Canadien International, alors je suppose que nous—j'allais employer le mot obstruction mais par égard pour vous-même et pour votre

[Text]

**Mr. Lafrenière:** Thank you, Senator.

**Senator Graham:** I do want to discuss joint fares because I think it is fair and because Mr. McCormack raised the point specifically.

**Mr. Lafrenière:** That is true.

**Senator Graham:** And I won't talk about any binding agreements.

**Mr. Lafrenière:** That is fine, and we will answer those questions.

**Senator Graham:** I think I quote you correctly, Mr. McCormack, that you said, if I took it down correctly:

The joint fares don't affect the price consumers pay.

Right?

**Mr. McCormack:** That is correct, sir.

**Senator Graham:** Maybe I am off on the wrong track, but yesterday we had a paper given to us by First Air which gave us an airfare comparison between Stephenville and a lot of other points in Canada, and I will just use one or two examples, and you obviously have that, and I was going to suggest that you be given a copy of the paper. City pair, Montreal and Stephenville, the existing market fare is \$285.00. First Air, without the joints, and as Senator MacDonald reflected on yesterday, it wasn't talking about hashish or something like that, but joint fares, would be \$434.00, which is a fare differential of \$149.00, and so the list goes. How do you rationalize or explain what you had said in terms of what Mr. Crichton said yesterday?

**Mr. McCormack:** The point that I was making was, that as far as the consumer is concerned, the fares in that left-hand column are existing fares. They are available, many times a day, from Stephenville to each one of those points today, on Air Atlantic. Those same fares are also available through the Deer Lake Airport on Air Atlantic, Canadian Airlines and Air Nova, to all of those same points. So there is no new fare; no new price proposed to the market to that point, and that is the point I was making; that there was no price benefit to the consumer through having joint fares. I think the point here is: without joints, that is what we would call a sum of sector. In other words, one airline to an intermediate point, at that price, plus another airline to a beyond point, with that local price, and generally speaking, two shorter distances are more expensive when added together, than one longer distance.

**Senator Graham:** Would it be fair to say that, and I suppose Mr. Crichton is going to be a witness later and we can ask him this question, but what do you think if he came and said, well, if we had joints with Air Canada, you would be paying a heck

[Traduction]

bonne réputation, monsieur Lafrenière, je ne voudrais pas employer ce mot.

**M. Lafrenière:** Merci, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Graham:** Je veux bel et bien parler des tarifs communs parce que j'estime que cela est équitable et parce que M. McCormack a soulevé la question de façon précise.

**M. Lafrenière:** C'est exact.

**Le sénateur Graham:** Et je ne parlerai pas des accords.

**M. Lafrenière:** C'est bien; nous répondrons à ces questions.

**Le sénateur Graham:** Je pense pouvoir citer correctement ce que vous avez dit, M. McCormack, si je ne me suis pas trompé en prenant mes notes:

Les tarifs communs ne modifient pas le prix payé par les consommateurs.

C'est bien cela?

**M. McCormack:** Oui, c'est exact.

**Le sénateur Graham:** Je me trompe peut-être mais, hier, First Air nous a donné un document contenant une comparaison des tarifs aériens entre Stephenville et un certain nombre d'autres endroits au Canada; je prendrai juste un ou deux exemples, vous avez certainement le document en question, je suggère qu'on vous en donne un exemplaire. Pour la liaison interville, Montréal et Stephenville, le tarif actuel sur le marché est de 285.00 \$. Avec First Air, sans les tarifs communs, en anglais «joints» et comme le disait le sénateur MacDonald hier, il ne s'agit pas de hachisch ou de quelque chose du genre, le tarif commun serait de 434.00 \$, ce qui donne un écart de 149.00 \$, et c'est pareil pour le reste de la liste. Comment expliquez-vous ou justifiez-vous l'affirmation que vous avez faite, compte tenu de ce que M. Crichton a dit hier?

**M. McCormack:** Ce que je voulais dire c'est que, en ce qui concerne le consommateur, les tarifs qui figurent dans la colonne de gauche sont les tarifs en vigueur. Ils sont actuellement disponibles plusieurs fois par jour, de Stephenville à destination de chacun des endroits inscrits, sur Air Atlantic. Ces mêmes tarifs sont également disponibles à l'aéroport de Deer Lake sur Air Atlantic, Canadian Airlines et Air Nova, vers les mêmes destinations. Il ne s'agit donc pas de nouveaux tarifs; aucun nouveau prix n'est proposé sur le marché pour cette destination, et c'est ce que je voulais souligner; le fait d'avoir des tarifs communs ne procure aucun avantage au consommateur du point de vue des prix. Je crois que c'est précisément cela: sans tarifs communs, on a ce qu'on pourrait appeler une somme de segments. En d'autres mots, une ligne aérienne à destination d'un endroit intermédiaire, à tel tarif, plus une autre ligne aérienne pour aller au-delà, au tarif local, et de façon générale, on paie plus cher pour deux courts trajets que pour un seul trajet plus long.

**Le sénateur Graham:** Est-il correct de conclure cela, je suppose que M. Crichton va être cité comme témoin par la suite et nous pourrions lui poser cette question, mais que penseriez-vous s'il nous répondait, par exemple, que si nous avions des tarifs communs avec Air Canada, nous paierions beaucoup moins

[Text]

of a lot less to go to Montreal from Stephenville than you are now.

**Mr. McCormack:** I have to look to my left here and see how far I am allowed to go, but if there were joint fares anywhere, the consumer would not pay any less than he is paying today, to those destinations. These fares, on this paper, it says that they are existing market fares, and I presume that those are correct.

**Senator Graham:** I don't want to beat this to death, I will pass on to other Senators, but I do want to reflect on several of your comments, and your last paragraph:

Given the overall mix, passenger fares and cargo carried, the Stephenville service did not provide the operating margin Air Canada requires from its operations to provide an adequate return for its shareholders.

I am remind of several years ago, on this Committee, when the Chairman of CN was before the group and they were beginning their cutbacks, and that is when they had the motto A business as well as a responsibility and we have seen what happened. We used to think that Air Canada felt the same way. You say that you have a responsibility to your shareholders, I wonder how you regard your responsibility to the citizens of Canada who are being deprived of these kinds of services, as indicated and exhibited in the last couple of days, and what it is going to mean to their communities.

**Mr. McCormack:** We feel very strongly, sir, about your responsibilities to the citizens of Canada, and I think we do an admirable job in living up to those responsibilities. I don't think for a moment, Air Canada would not leave a community with inadequate air services, and in fact, there are regulations in place to protect against those kinds of things. I firmly and honestly believe that the quality of air service being offered by smaller, more frequent aircraft, can offer significant advantages to a community, and that is being proven time and time again throughout this continent, and others, and it is important to take advantage of those benefits and bring new business into Stephenville and be able to go out more frequently and bring more business into it as well.

**The Chairman:** A supplementary, Senator Graham, would you mind?

**Senator Graham:** Go ahead.

**The Chairman:** Mr. McCormack, did you use the word pain in your opening statement? Did you say that there could be some pain; P-A-I-N?

**Mr. McCormack:** I might have, sir. I think I was probably referring to the period of adjustment that the industry is going through, on a world-wide basis. On a North American basis, there have been many collapses within our industry. In fact, there was a recent major collapse in Canada, and that causes a lot of pain, sometimes in communities, and certainly within the industry as well, and it requires significant adjustment to

[Traduction]

cher pour aller de Montréal à Stephenville que ce n'est le cas actuellement?

**M. McCormack:** Je dois me tourner vers la gauche pour voir si je puis poursuivre sur cette question; mais s'il y avait des tarifs communs partout, le consommateur ne paierait pas moins cher qu'aujourd'hui pour se rendre à ces destinations. Les tarifs présentés sur ce document sont, semble-t-il, les tarifs en vigueur sur le marché et je suppose qu'ils sont exacts.

**Le sénateur Graham:** Je n'ai pas l'intention de vider la question; je vais laisser la parole aux autres sénateurs, mais je tiens à revenir sur plusieurs de vos remarques et, notamment, sur votre dernier paragraphe:

Compte tenu de la composition de l'ensemble du trafic, passagers et marchandises, l'exploitation du service de Stephenville n'a pas procuré la marge bénéficiaire dont Air Canada a besoin dans le cadre de l'exploitation de cet aéroport pour pouvoir assurer un rendement adéquat à ses actionnaires.

Je me souviens quand je siégeais à ce même comité, il y a quelques années, quand le président du CN s'est présenté devant le groupe et qu'ils ont commencé leurs coupures, c'est à cette époque qu'ils ont adopté comme devise Efficacité et responsabilité et nous savons ce que cela a donné. Nous pensions à un moment qu'il en était de même pour Air Canada. Vous dites que vous avez une responsabilité vis-à-vis de vos actionnaires, je me demande ce que vous faites de vos responsabilités vis-à-vis des citoyens canadiens qui sont privés de ces services, comme cela a été souligné et exposé ces deux derniers jours, avec tout ce que cela va signifier pour leur collectivité.

**M. McCormack:** Nous sommes très conscients, Monsieur, de nos responsabilités vis-à-vis des citoyens canadiens et je pense que nous faisons un travail remarquable pour les respecter. Je ne pense pas un moment qu'Air Canada pourrait laisser une collectivité sans service aérien approprié et, en fait, il existe des règlements pour éviter ce genre de choses. Je crois fermement et honnêtement que la qualité du service aérien offert avec des avions de plus petite taille, plus fréquents, représente des avantages majeurs pour une collectivité. Cela est prouvé en maintes occasions à travers ce continent, et d'autres, et il importe de tirer parti de ces avantages et d'attirer d'autres compagnies à Stephenville, d'être en mesure de voyager plus fréquemment et d'attirer de nouvelles compagnies par la même occasion.

**Le président:** Une question supplémentaire, sénateur Graham, si vous permettez?

**Le sénateur Graham:** Je vous en prie.

**Le président:** M. McCormack, avez-vous utilisé l'expression faire mal dans votre préambule? Avez-vous dit que cela pourrait faire mal, M-A-L?

**M. McCormack:** C'est possible, Monsieur. Je faisais sans doute allusion à la période d'ajustement que l'industrie traverse actuellement, à l'échelle mondiale. En Amérique, il y a eu de nombreux effondrements dans notre industrie. En fait, il y en a eu un majeur à Air Canada dernièrement et cela a causé beaucoup de mal, parfois aux collectivités, et sans aucun doute à l'industrie aussi; il faut procéder à un ajustement important

[Text]

ensure that a stable and quality air transportation service continues to be available and, believe me, this country has one of the best transportation services there is in the world, bar none.

**The Chairman:** You weren't referring to your experience in a specific area when you used the word?

**Mr. McCormack:** No.

**The Chairman:** You talked more in general terms. Senator Graham, do you want to continue?

**Senator Graham:** No.

**The Chairman:** Senator Marshall.

**Senator Marshall:** Mr. McCormack, I am not trying to be funny, but could you tell us where you were born and where you live?

**Mr. McCormack:** I was born in the town of Almonte, Ontario, which is fairly close to Ottawa, with a population of about 3,000 people.

**Senator Marshall:** From what I have heard in the two days, everybody that spoke here, and the great numbers of witnesses from all parts of west coast Newfoundland, they spoke very highly of Air Canada, your 42 years of service, and about the excellent service. You were even referred to as beautiful today by a student, but they were all in conflict with what you are trying to substantiate the service that you give and one of the things you say, you give a service in Deer Lake, but to the people in Port au Basques, for example, that is 200 miles away. I think that is probably a little misleading.

They also talk about the potential here and the bad news that, as a result of the abandonment of Stephenville, that this is going to stultify their development, economically, for the people of the area. I think we are talking more about what Air Canada can do and what Air Atlantic can do. People from Gander were here today, and they said they were quite satisfied with Air Atlantic from Gander, fine, great, but there is more to it than that, isn't there? There are two distinct markets, we have established that everywhere. There is a market here, on this side, and there is a market on the other side; from the northern peninsula down to Corner Brook and Corner Brook is a part catchment area for here, and I am just as devoted to Deer Lake as I am to Stephenville, but they kept mentioning about the economic development and regional development and while you, as a private enterprise now, don't have to worry about that, you are looking after your own business. I think there is a corporate responsibility and citizenship, and I think the government failed in that respect, because people are here in Canada, they are Canadians just like everybody else in — I don't want to say Almonte. I thought you would say you were from Ottawa, so I could use it as a better argument.

You keep referring to Northwestern service, there are problems that you had there, and Air Cathay. There is nobody from Newfoundland who is going to fly on Air Cathay. They

[Traduction]

pour assurer le maintien d'un service aérien stable et de qualité et, croyez-moi, ce pays a un des meilleurs services de transport qui existe au monde, sans exception.

**Le président:** Vous ne pensiez pas à votre expérience dans une région en particulier quand vous avez fait cette affirmation?

**M. McCormack:** Non.

**Le président:** Vous parliez en termes plutôt généraux. Sénateur Graham, désirez-vous poursuivre?

**Le sénateur Graham:** Non.

**Le président:** Sénateur Marshall.

**Le sénateur Marshall:** M. McCormack, je ne prétends pas faire le plaisantin, mais voulez-vous nous dire où vous êtes né et où vous demeurez?

**M. McCormack:** Je suis né dans la ville d'Almonte, en Ontario, qui est près d'Ottawa et dont la population se monte à environ 3 000 habitants.

**Le sénateur Marshall:** D'après ce que j'ai entendu pendant ces deux jours, de tous ceux qui se sont exprimés ici, et du grand nombre de témoins de partout sur la côte ouest de Terre-Neuve, les commentaires sur Air Canada ont été très élogieux, sur les 42 années de service offert par la compagnie et sur l'excellent service fourni. Vous avez même été qualifié de magnifique aujourd'hui par un étudiant; mais tous étaient contre ce que vous essayiez de faire accepter, le service que vous offrez et une des choses que vous avancez, vous offrez un service à Deer Lake, mais pour les habitants de Port-aux-Basques, par exemple, c'est à 200 milles. Je pense que c'est un peu trompeur.

Les intervenants ont également parlé du potentiel d'ici et fait valoir que, malheureusement, à la suite de l'abandon de Stephenville, le développement économique de la région va périlcliter. Je crois que nous parlons davantage de ce qu'Air Canada peut faire et de ce qu'Air Atlantic peut faire. Des gens de Gander étaient ici aujourd'hui et ils ont dits qu'ils étaient très satisfaits par le service d'Air Atlantic à partir de Gander; parfait, magnifique, mais ça ne suffit pas, n'est-ce pas? Il y a deux marchés distincts, comme nous l'avons établi, partout. Il y a un marché ici, de ce côté, et il y a un marché de l'autre côté; depuis la péninsule au nord jusqu'à Corner Brook et Corner Brook, c'est un bassin d'alimentation pour ici, et je sers autant la cause de Deer Lake que celle de Stephenville; mais on ne cesse de parler de développement économique et de développement régional; tandis que vous, comme société privée maintenant, n'avez pas à vous préoccuper de cela, vous ne considérez que vos propres préoccupations. Je pense que les sociétés ont des responsabilités et doivent faire preuve d'esprit civique, et je considère que le gouvernement fédéral a failli à sa tâche sous ce rapport, parce que les gens d'ici vivent au Canada, ils sont canadiens au même titre que n'importe qui vivant à — je n'oserais pas dire Almonte. Je pensais que vous alliez dire que vous étiez d'Ottawa, mon argument aurait eu plus de poids.

Vous mentionnez régulièrement le service du nord-ouest, il y a des problèmes semblables à ceux que vous aviez là-bas, et Air Cathay. Il n'y a personne de Terre-Neuve qui va voler avec

[Text]

are worried about themselves. Your chairman of the board talks about the responsibility to the public and the senior citizens and getting back to the basics and he convinced me; I never get on that plane when I don't read what your chairman of the board and your president say. But now, here, there is an opportunity and the only thing wrong now is the fact that you are pulling out, and you won't enter into a joint agreement with another airline who would give this area that service. You are the marketing man, I don't think it would mean .0001 to your business capacity and your future.

You said that:

As a rule, carriers do not participate in joint fare agreements if one of the parties is a direct competitor for traffic in the region.

Would I be imposing to ask: have you done a projection on what, if First Air came in, what it would do and how it would diminish your service or your volume of business?

**Mr. McCormack:** Yes, we look at those sorts of things in our pricing areas before making decisions to accept or reject and again, I am looking a little bit over to my left here, as to how far I can carry this conversation.

There are, perhaps, two comments. One, I understand that yesterday a statement was made that joint fares were offered by Canadian Airlines at Ottawa, to all the points requested, to First Air.

**Senator Marshall:** Say that once more, Mr. McCormack?

**Mr. McCormack:** My understanding was that there was testimony yesterday that Canadian Airlines had offered joint fares to First Air, at Ottawa, to the points requested. That would have solved the problem.

**Senator Marshall:** To?

**Mr. McCormack:** From Stephenville, that was my understanding. If that is the issue, then that would have solved the problem.

**The Chairman:** Excuse me, I will answer for Senator Marshall: it was contained in a letter from Canadian Airlines.

**Senator Bonnell:** After they lost their contracts up north.

**Mr. McCormack:** I think, to the other point that you made, and just to repeat, I think we take our responsibilities very seriously, and I wouldn't be saying that to you if I didn't honestly believe that there is no diminution of passenger service, and you mentioned Port aux Basques, or points Stephenville and south, in terms of access to other markets, whether the regional markets, which can now be accessed more frequently, or the major central Canada markets, which can now be accessed on a day trip and return, which you could never do with Air Canada. That is an improvement in service. Things have changed fairly dramatically in terms of the industry, as I mentioned before.

[Traduction]

Air Cathay. Les gens sont préoccupés de leur propre situation. Le président du conseil parle de responsabilité envers le public et les personnes âgées, ainsi que d'un retour à l'essentiel et il m'a convaincu; je ne monte jamais à bord d'un avion si je n'y lis cette déclaration du président du conseil et de votre président. Mais ici, il y a une possibilité et la seule chose qui ne va pas c'est que vous vous retirez et que vous ne concluez pas d'accord avec une autre compagnie aérienne prête à fournir un service à la région. C'est vous l'homme d'affaires, je ne pense pas que cela pourrait affecter le moindre de votre potentiel d'affaires ni votre avenir.

Vous avez dit:

En général, les transporteurs ne concluent pas des accords de tarifs communs lorsqu'une des parties est un concurrent direct dans la région.

Puis-je me permettre de poser la question suivante: Avez-vous établi une projection relative à ce que ferait First Air, s'il entraînait sur ce marché, et de quelle manière votre service ou votre chiffre d'affaires pourrait s'en trouver diminué?

**M. McCormack:** En effet, nous considérons ces aspects dans nos zones de prix avant de décider une acceptation ou un rejet et, là encore, je jette un coup d'œil sur ma gauche pour savoir jusqu'où je puis poursuivre cette conversation.

Il y a, peut-être, deux remarques à ajouter. Pour la première, je comprends qu'hier, à Ottawa, quelqu'un a avancé que des tarifs communs avaient été offerts par Canadian Airlines à First Air, pour toutes les destinations requises.

**Le sénateur Marshall:** Pouvez-vous répéter, M. McCormack?

**M. McCormack:** J'avais compris qu'hier, à Ottawa, un des témoins a avancé que Canadian Airlines avait offert des tarifs communs à First Air, pour les destinations requises. Ce pourrait être la solution du problème.

**Le sénateur Marshall:** Où?

**M. McCormack:** A partir de Stephenville, c'est ce que j'ai compris. Si tel est le cas, ce pourrait être la solution du problème.

**Le président:** Excusez-moi, je vais répondre pour le sénateur Marshall: cela était tiré d'une lettre venant de Canadian Airlines.

**Le sénateur Bonnell:** Après qu'ils aient perdu leurs contrats dans le Nord.

**M. McCormack:** Je pense, concernant votre deuxième point, et seulement pour répéter ce que j'ai déjà dit, je pense que nous prenons nos responsabilités très au sérieux et je ne vous parlerais pas ainsi si je ne croyais pas sincèrement qu'il n'y a pas de réduction du service offert aux passagers et vous avez mentionné Port-aux-Basques, ou indiqué Stephenville et le sud, en termes d'accès à d'autres marchés, qu'il s'agisse de marchés régionaux, auxquels on peut maintenant avoir accès de façon plus fréquente, ou des grands marchés du centre du Canada, où l'on peut maintenant se rendre en faisant l'aller et retour dans la journée, ce que vous ne pourriez pas faire avec Air Canada. Les choses ont beaucoup changé au niveau de l'industrie, comme je l'ai déjà souligné.

[Text]

**Senator Marshall:** You referred to 90% of cargo going into Corner Brook? 90% of your capacity is going into Corner Brook?

**Mr. McCormack:** Of the capacity that was used, that is my understanding, Senator.

**Senator Marshall:** Is that commodity destined for Corner Brook, or is that just the billing? Could that be going onward somewhere else?

**Mr. McCormack:** I would have to defer to Paul, here.

**Mr. Casey:** The figure is derived from billing markets.

**Senator Marshall:** Why is Corner Brook billed? Why is Deer Lake not billed, or Port aux Basques, for example?

**Mr. Casey:** If the corporation receiving the shipment is in Stephenville, it would be billed to Stephenville. If the company is in Corner Brook, that is where the billing is.

**Senator Marshall:** Mr. Casey, you heard all the evidence here yesterday. They gave concrete examples of difficulties people are having, so are we being misled by the people just to try to get another service in here? They gave concrete examples of the difficulty that they were having in shipping commodities out and bringing commodities in. Abitibi-Price were referred to a couple of times, have difficulty in trans-shipments going to St. John's and back to Stephenville.

**Mr. Casey:** Forgive me, Senator, but I think the man from Abitibi-Price this morning said that they had not had problems since the Air Canada withdrawal, but they suspected they would. It was in terms of cargo shipments, and I think the Record will show that. All I can say is that, given the testimony yesterday of Air Atlantic, that they have been able to carry all the cargo that has been tendered. Given the growth of the Air Nova volume out of Deer Lake, given the figures we have for the shipments in and out, in 1988, we don't understand why, except for very infrequent occasions when there is a very big rush in demand, that there would be any problem on an ongoing basis. There were days when Air Canada couldn't handle the volume that was tendered, but that was very infrequent. Somebody talked here yesterday about not being able to get a reservation on January 2, to get their child back to school after Christmas vacation. Airlines have peaks and valleys like every other business. Senator, I would think that on an ongoing basis, the old public convenience and necessity would be met by the capacity that is in the market.

**Senator Marshall:** And you really believe that there will be no diminution in service; in cargo and in passenger?

**Mr. Casey:** Yes, sir.

[Traduction]

**Le sénateur Marshall:** Vous avez parlé d'une proportion de 90 p. 100 du trafic des marchandises à destination de Corner Brook? Vous voulez dire que 90 p. 100 de notre capacité va à Corner Brook?

**M. McCormack:** De la capacité utilisée, c'est ce que j'ai compris, Monsieur le sénateur.

**Le sénateur Marshall:** Est-ce que ces marchandises sont destinées à Corner Brook ou s'agit-il simplement de facturation? Ce peut-il qu'elles soient transportées ailleurs?

**M. McCormack:** Je dois m'en remettre à Paul à ce sujet.

**M. Casey:** Ce chiffre provient des marchés tarifaires.

**Le sénateur Marshall:** Pourquoi Corner Brook est-elle une escale incluse dans le calcul tarifaire et non Deer Lake ou Port-aux-Basques, par exemple?

**M. Casey:** Si l'entreprise qui reçoit les marchandises se trouve à Stephenville, Stephenville est l'escale incluse dans le calcul tarifaire. Si l'entreprise se trouve à Corner Brook, alors c'est cet endroit qui est l'escale incluse.

**Le sénateur Marshall:** M. Casey, vous avez entendu les témoignages présentés hier. Ils ont fourni des exemples concrets des difficultés que les gens éprouvent; les gens essaient-ils de nous induire en erreur afin d'obtenir de nouveaux services? Les témoins nous ont donné des exemples concrets des problèmes qu'ils ont à expédier et à recevoir des marchandises. On a mentionné à quelques reprises des difficultés qu'Abitibi Price éprouvait relativement aux marchandises en transbordement allant à St. John's puis revenant à Stephenville.

**M. Casey:** Je vous prie de m'excuser, monsieur le sénateur, mais je crois que le témoin d'Abitibi Price a dit ce matin que la compagnie n'avait pas eu de problèmes depuis le retrait d'Air Canada, mais qu'elle pensait qu'elle en aurait. Il était question de transport de marchandises, et je crois que le procès-verbal l'établira. Compte tenu du témoignage présenté hier par Air Atlantic, tout ce que je peux dire, c'est qu'ils ont pu transporter toutes les marchandises qui leur ont été données à transporter. Étant donné la croissance du volume d'activité d'Air Nova à partir de Deer Lake et les chiffres dont nous disposons concernant le fret reçu et expédié en 1988, nous ne comprenons pas pourquoi, exception faite des très rares occasions où il y a des pointes énormes dans la demande, la situation à cet endroit risquerait d'être problématique en permanence. Il est arrivé qu'Air Canada n'ait pu répondre à la demande, mais cela s'est produit très rarement. Quelqu'un a relaté, hier, avoir été incapable de réserver des places pour le 2 janvier afin que ses enfants puissent retourner à l'école après les vacances de Noël. Les compagnies d'aviation connaissent des périodes de pointe et des périodes creuses comme toutes les entreprises. Je crois, monsieur le sénateur, que, sur une base de permanence, le marché est en mesure de satisfaire les attentes traditionnelles du public, en termes de nécessité et de commodité.

**Le sénateur Marshall:** Et vous croyez réellement qu'il n'y aura pas de diminution de services, tant pour les passagers que pour les marchandises?

**M. Casey:** Oui, monsieur.

[Text]

**Senator Marshall:** I am speaking to you both. Do you know the solution to the problem? Why don't you give Air Atlantic one of your DC-9's and let them fly back and forth?

**Mr. Lafrenière:** They probably wouldn't want it, Senator.

**Senator Marshall:** Want to bet?

**Mr. Lafrenière:** We have not been approached.

**The Chairman:** I think we are straying a little bit here. I remember some things yesterday in the testimony and I would like to bring it up, if I may, just for a moment. What was the accusation made with respect to the removal, by Air Canada, of the ground handling equipment from Stephenville?

**Mr. McCormack:** Senator, if I may, following conversations between Barry MacInnes, who is our General Manager/Atlantic Canada, based in Halifax and Mayor Walsh. On April 3, Air Canada offered to leave its ground servicing equipment in Stephenville for an extended period, so that the Town of Stephenville could go after a ground handling contract with an Airline called Key Airlines. That offer was repeated, that was April 3. It was repeated April 16, in a letter from Mr. Jeannot, our president, to Norman Doyle, who was Minister of Transport for the Government of Newfoundland at the time and, again, on April 13, a letter from Mr. MacInnes to the Mayor. He said:

I will forward a lease to you in the next few weeks. The lease will provide, to the Town, the Air Canada passenger stand, the air start, the ground power unit presently used at Stephenville for the term of the Key Airlines contract, at a minimal fee of \$50.00 a month. I think you will find the passenger stand at Stephenville adequate for the Key Airlines operation. There will be a need to acquire a larger air start in the longer term. In case the DC-10 auxiliary power unit fails, we do not have such a unit.

After the April 13 letter, Senator, we never received anything, to my knowledge, verbally or in writing, again from the Town of Stephenville. That is our side of the story. The offer was made, the equipment was to be left in Stephenville. All the time we told the community that much of the equipment was not of use for the sort of aircraft that land in Stephenville for the TOPS operation, but that the equipment would be left there for that Key Airlines contract. After that, we had to move it out. So the offer was made, on an interim basis, to help the community.

**The Chairman:** Two references were made to the fact that Stephenville had been — I guess the word is removed from the Air Canada computer.

**Mr. Lafrenière:** Can I try that one? Senator, I found that one very perplexing, because prior to this Hearing, I called up on the Air Canada computer, the frequency to Stephenville and it is still there, so I am not sure what that was supposed to

[Traduction]

**Le sénateur Marshall:** Je m'adresse à vous deux. Connaissez-vous la solution au problème? Pourquoi ne donnez-vous pas l'un de vos DC-9 à Air Atlantic et ne la laissez-vous pas faire la navette?

**M. Lafrenière:** Ils n'en voudraient probablement pas, Monsieur le sénateur.

**Le sénateur Marshall:** Vous voulez parler?

**M. Lafrenière:** Nous n'avons pas été approchés à ce sujet.

**Le président:** Je crois que nous nous égarons un peu. Je me rappelle certains témoignages d'hier et je voudrais que nous en reparlions quelques instants, si cela est possible. Quelle accusation a été faite au sujet du retrait, par Air Canada, du matériel de manutention des avions au sol qui se trouvait à Stephenville?

**M. McCormack:** Monsieur le sénateur, avec votre permission, j'aimerais signaler la convention qu'ont eue M. Barry MacInnes, notre directeur général pour la région de l'Atlantique, en poste à Halifax, et le maire Walsh. Le 3 avril, Air Canada a offert de laisser plus longtemps son matériel de servitude au sol à Stephenville, de façon que la municipalité puisse conclure un contrat de services d'escale avec une compagnie aérienne appelée Key Airlines. Cette offre a été réitérée, c'était le 3 avril, et le 16 avril l'offre a été réitérée dans une lettre que M. Jeannot, notre président, a adressée à M. Norman Doyle, le ministre des Transports de l'époque du gouvernement de Terre-Neuve, et aussi, dans une lettre du 13 avril que M. MacInnes a envoyée au maire. Il a dit:

Je vous ferai parvenir un bail dans quelques semaines, lequel fournira à la municipalité l'escalier de piste, la bande d'atterrissage et le groupe électrogène de parc d'Air Canada qui sont actuellement utilisés à Stephenville, pour la durée du contrat de Key Airlines, moyennant des frais minimaux de 50 \$ par mois. Vous constaterez, je le crois, que l'escalier de piste de Stephenville convient aux activités de Key Airlines. A plus long terme, il sera nécessaire de se procurer une plus grande bande d'atterrissage. Si le groupe auxiliaire de bord de DC-10 devait avoir une avarie, veuillez noter que nous n'avons pas un tel groupe auxiliaire.

A ma connaissance, Monsieur le sénateur, la ville de Stephenville n'a donné suite à la lettre du 13 avril, ni oralement ni par écrit. C'est notre version des faits. Nous avons offert de laisser l'équipement à Stephenville. Nous avons tout le temps dit aux gens que la plus grande partie du matériel n'était pas utile pour le genre d'appareils qui atterrissent à Stephenville dans le cadre de l'exploitation TOPS, mais que le matériel resterait là pour la durée du contrat de Key Airlines. Après cela, nous devons le déménager. Nous avons donc fait cette offre temporaire, pour aider la collectivité.

**Le président:** On a mentionné deux fois le fait que Stephenville avait été—je crois que le mot serait—«retire» de l'ordinateur d'Air Canada.

**M. Lafrenière:** Puis-je répondre à cette remarque? Monsieur le sénateur, cela me rend très perplexe, parce que, avant les présentes audiences, j'ai consulté l'ordinateur d'Air Canada sur la fréquence des vols pour Stephenville, et l'information y

[Text]

mean. May I state categorically that service to Stephenville can still be called up in the Air Canada computer.

**Mr. McCormack:** World-wide.

**Mr. Lafrenière:** World-wide, as my marketing friend has-tens to point out.

**The Chairman:** It was also suggested that Air Canada refused to allow access to the reservation system by other carriers.

**Mr. Lafrenière:** That one, sir, is a rather scary allegation, I might say, largely because there is a Consent Order that was issued by the Director of Competition, with respect to reservation services in Canada, as provided by Gemini, the new combined Air Canada/Canadian reservation system, and to refuse access to a carrier would probably be a breach of that Consent Order. Unless I know which carrier that was, and under what circumstances, I have to deny that that ever took place.

**The Chairman:** The other one that I wrote down is that Air Canada has attempted to interfere with the market, I think were the terms used, by directing Stephenville traffic over Deer Lake, by stating that the Stephenville Airport didn't operate. Do you remember that one?

**Mr. Lafrenière:** I remember that one very carefully, and I was equally perplexed by that one. Unless you could hear what the conversation was between the individual and the passenger agent, and the context in which those words were used, I honestly cannot understand that complaint. I do know, however, as I said earlier, that service to Stephenville is still very well contained in the reservations computer, the Gemini computer that the travel agents all have, and that our reservation agents in the Air Canada reservations offices use, and I must confess, Senator, I found that one absolutely perplexing.

**The Chairman:** Senator Petten?

**Senator Petten:** Just one quick one: if I am in Toronto, God help me, but if I am —

**Mr. Lafrenière:** It happens to the best of us, sir.

**Senator Petten:** — coming to Stephenville. If I fly down to Halifax and I get on Air Atlantic, does it cost me the same as if I fly to Deer Lake?

**Mr. McCormack:** Yes, sir.

**Senator Petten:** The same thing; Air Atlantic or Air Nova, the same price?

**Mr. McCormack:** Yes, sir.

**Senator Petten:** Thank you very much.

**The Chairman:** Senator Cochrane.

**Senator Cochrane:** Some of my questions have been answered. Mr. McCormack, in your preamble on what you have been able to say and what you have not been able to say

[Traduction]

était toujours. Je ne suis donc pas sûr de ce que cela est censé signifier. Puis-je affirmer catégoriquement que l'on peut encore consulter l'horaire des vols pour Stephenville dans l'ordinateur d'Air Canada.

**M. McCormack:** Dans le monde entier.

**M. Lafrenière:** Dans le monde entier, comme mon ami des services du marketing s'empresse de le signaler.

**Le président:** On a laissé entendre aussi qu'Air Canada a refusé de laisser les autres transporteurs avoir accès au système de réservation.

**M. Lafrenière:** Cette allégation, monsieur, est plutôt alarmante, surtout en raison de l'ordonnance qu'a rendue de consentement le directeur des enquêtes à l'égard des services de réservations fournis au Canada par Gemini, le nouveau système de réservations fusionné d'Air Canada et de Canadien. Refuser l'accès à un transporteur constituerait probablement une violation de cette ordonnance. A moins de savoir de quel transporteur il s'agissait et dans quelles circonstances, je ne peux que nier cette allégation.

**Le président:** L'autre allégation dont j'ai pris note est celle voulant qu'Air Canada ait cherché à «entraver le marché» — je crois que c'était bien là l'expression utilisée — en détournant le trafic aérien de Stephenville vers Deer Lake, sous prétexte que l'aéroport de Stephenville ne fonctionnait pas. Vous souvenez-vous de cette allégation?

**M. Lafrenière:** Je m'en souviens très précisément et je dois dire que j'en ai également été très étonné. A moins d'avoir entendu la conversation entre la personne et l'agent passagers et de connaître le contexte dans lequel ces termes ont été employés, je ne peux comprendre, honnêtement, comment on a pu porter une telle plainte. Ce que je sais cependant, comme je l'ai dit précédemment, c'est que le service vers Stephenville continue d'être très bien assuré par le système informatisé Gemini, celui que possèdent tous les agents de voyage et que les agents des réservations d'Air Canada utilisent. Je dois avouer, monsieur le sénateur, que cette plainte me laisse fort perplexe.

**Le président:** Monsieur le sénateur Petten?

**Le sénateur Petten:** Seulement une brève question: admettons que je sois à Toronto, Dieu me vienne en aide, et que je —

**M. Lafrenière:** Cela arrive dans les meilleures familles, monsieur.

**Le sénateur Petten:** ... veuillez me rendre à Stephenville. Si j'atterris à Halifax et que je voyage à bord d'Air Atlantic, est-ce que je paierai le même prix que si je me rends à Deer Lake?

**M. McCormack:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Petten:** Air Atlantic ou Air Nova, le même prix?

**M. McCormack:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Petten:** Je vous remercie beaucoup.

**Le président:** Madame le sénateur Cochrane.

**Le sénateur Cochrane:** On a déjà répondu à certaines de mes questions. Monsieur McCormack, pour revenir au début de ce que vous avez été ou non en mesure de nous dire au sujet des

[Text]

in regards to the joint fare arrangement, you can tell me if I am invading on your territory or whatever, but anyway, I will ask the question: you say you have 35,000 joint fare agreements. Some have been rejected, some are accepted. Could you tell us what reasons are there put in place for rejections of these joint fare agreements?

**Mr. McCormack:** Generally speaking, an acceptance of the joint fare will be to access our network to a different region, or to a region that we can't now serve. Let me give you an example of Phoenix, Arizona. We don't go anywhere near Phoenix, but we know that people, through the networks, flow to Phoenix, and we would like to carry those passengers part way. So, we approach carriers for joint fares to Phoenix, and ask them to negotiate with us a settlement at the lower through fare. In many instances, we are successful. In many instances, we are not. We will be unsuccessful if we were to approach someone like American Airlines, United Airlines, any of the big US carriers serving Canada, we would generally be unsuccessful with, because they, also, serve Phoenix, and it is online to them. Generally speaking, what we do is try and link up with a carrier that had a smaller network, like our own smaller network, so that together, we could compete with the larger carrier and by the same token, if we already have service to a major region, we would probably turn down joint fares, and northern Manitoba might be an example of that type of thing; where we would request joint fares into a northern Manitoba area, but there is a CP partner who flies down, and they have turned us down.

**Senator Cochrane:** Would you also say that Stephenville is another example like that?

**Mr. McCormack:** That we serve the western Newfoundland region through the Deer Lake Airport.

**Senator Cochrane:** So then that is why the rejection by First Air?

**Mr. McCormack:** We may be getting a little closer than theory, here.

**Mr. Lafrenière:** Now we are getting awfully close, I am afraid, but I believe however, if I might, Senator, that the example that Mr. McCormack has just given us was quite clear in explaining the principles that go into joint fare making.

**Senator Cochrane:** Another question in regards to the joint fare agreement. You say it does not affect the price consumers pay for their airline tickets. These fares, of course, have been given to us by First Air, and they show us the discrepancy that does arise in regards to fares that are not within the joint fare agreement arrangement. I don't have to tell you people that it is very difficult for us, as consumers, and we are living in an area where we don't have high employment. If we don't have a joint fare arrangement with one of the major carriers, it is going to cost an extra \$300.00 return from Montreal to Stephenville.

[Traduction]

accords de tarifs communs, dites-le moi si j'empiète sur votre territoire mais quoi qu'il en soit, voici ma question: vous dites que vous avez conclu 35 000 accords de tarifs communs. Certains ont été rejetés, d'autres acceptés. Pourriez-vous nous dire quels motifs ont été invoqués pour le rejet de certains d'entre eux?

**M. McCormack:** De façon générale, un accord de tarifs communs permet à notre réseau d'avoir accès à une autre région ou à une région que nous ne desservons pas à l'heure actuelle. Prenons l'exemple de la ville de Phoenix, en Arizona. Nous n'avons aucune destination à proximité de cette ville mais nous savons que des passagers qui empruntent notre réseau s'y rendent et nous aimerions les transporter sur une partie de leur trajet. Nous prenons donc contact avec des transporteurs en vue d'une entente sur des tarifs communs à destination de Phoenix et nous tentons de négocier au tarif direct le plus bas possible. Nous y parvenons souvent et souvent aussi, nous échouons. L'entreprise est vouée à l'échec si nous tentons de nous entendre avec des compagnies comme American Airlines, United Airlines, ou n'importe lequel des gros transporteurs américains desservant le Canada, parce qu'ils desservent aussi Phoenix et qu'il s'agit pour eux de vols directs. De façon générale, nous essayons de nous associer à un transporteur dont le réseau est relativement petit, comme le nôtre, de façon à ce qu'ensemble, nous puissions concurrencer les gros transporteurs. De la même manière, si nous desservons déjà une région importante, nous refuserons probablement de conclure un accord de tarifs communs. Le nord du Manitoba est un exemple de ce genre de situation: comme il y a un associé de CP qui dessert une région de cette partie de la province, notre demande de tarifs communs a été rejetée.

**Le sénateur Cochrane:** Diriez-vous que Stephenville est aussi un exemple de ce genre de situation?

**M. McCormack:** Nous desservons l'ouest de Terre-Neuve à partir de l'aéroport de Deer Lake.

**Le sénateur Cochrane:** Peut-on expliquer ainsi le refus de First Air?

**M. McCormack:** Nous sommes en train de déborder ici le cadre de la théorie.

**M. Lafrenière:** J'ai peur en effet que nous débordions dangereusement, mais si je puis me permettre, monsieur le sénateur, je crois que l'exemple que M. McCormack vient de donner illustre assez bien les principes qui président à la fixation de tarifs communs.

**Le sénateur Cochrane:** Une autre question au sujet de l'accord sur les tarifs communs. Vous dites que cela ne touche pas le prix que les consommateurs paient pour leurs billets d'avion. Ces tarifs, bien sûr, nous ont été fournis par First Air. On y voit un écart entre les tarifs couverts par l'accord et ceux qui ne le sont pas. Il est inutile de vous dire que la situation est très difficile pour nous, consommateurs, surtout dans une région où le taux d'emploi n'est pas élevé. Si nous ne pouvons bénéficier d'un accord avec l'un des gros transporteurs, nous allons devoir payer une somme additionnelle de 300 \$ pour aller-retour Montréal-Stephenville.

[Text]

**Mr. McCormack:** Perhaps I wasn't terribly clear.

**The Chairman:** This is an extension of it. The question was asked, but this is probably an extension of it.

**Senator Cochrane:** An extension, yes, Senator.

**The Chairman:** Maybe you can explain it again.

**Mr. McCormack:** The fare, as from the sheet that I took a look at previously, which is headed Existing Market Fare is a fare that is in place today in those markets. If I use Toronto-Stephenville as an example, \$358.00, as shown here, that that fare is available today, on Air Atlantic and Canadian Airlines, from Stephenville to Toronto and is available three times a day. You can leave here early in the morning, you can leave here early in the afternoon, you can leave here in the evening. That is available.

**Senator Cochrane:** Yes, but you can only take advantage of that if you are either flying on Air Canada or Canadian Airlines.

**Mr. McCormack:** That is correct. You wouldn't be able to fly Air Canada on those existing fares from the Stephenville Airport, that would be on the Canadian system. They won't provide us with joint fares, either, from Stephenville.

**Senator Spivak:** A supplementary question, Mr. Chairman, which you may or may not want to answer: that means that there is no competition on either of those, which means that fares can be set higher than maybe if there were competition? When you talk about the price, if you had two carriers, and it may not be practical from your point of view, economically, but if you had two carriers with joint fares coming out of both places, the fares might be lower?

**Mr. McCormack:** You can rest assured that competition has never been greater than it has been. They say this region is considered, in the air transportation sense, a single region, and the Air Canada network is very active at the Deer Lake Airport, accessing the Corner Brook market in the same way that the Canadian Airlines network is accessing through both Stephenville and the Deer Lake Airports. Seat sales abound, particularly at this current time of year, with significant discounts.

**Senator Cochrane:** Mr. Chairman, if I may?

**The Chairman:** You have the floor, Senator.

**Senator Cochrane:** I am also concerned, and I don't know if concerned is the right word, because it seems to me that in your brief everything applied to Corner Brook, or a lot of the references that you made were to Corner Brook: approximately two-thirds of the passengers are destined for the Corner Brook area, as well as 90% of the cargo that came in on your airlines were destined for the Corner Brook area. Am I correct in saying that?

**Mr. McCormack:** That is correct.

[Traduction]

**M. McCormack:** Je n'ai peut-être pas été suffisamment clair.

**Le président:** C'est un prolongement. On a posé la question mais il s'agit probablement d'un prolongement de celle-ci.

**Le sénateur Cochrane:** Un prolongement, oui, monsieur le sénateur.

**Le président:** Vous pourriez peut-être reprendre votre explication.

**M. McCormack:** D'après la note sur laquelle j'ai jeté un coup d'œil et qui est intitulée «Tarifs existant sur le marché», le tarif est celui qui est en vigueur en ce moment dans ces marchés. Prenons l'exemple du trajet Toronto-Stephenville: il est indiqué ici que le tarif est actuellement de 358 \$ sur Air Atlantic et les lignes aériennes Canadien pour aller de Stephenville à Toronto, trois fois par jour. Vous pouvez décoller tôt le matin, au début de l'après-midi et dans la soirée. C'est le tarif en vigueur.

**Le sénateur Cochrane:** Oui, mais vous ne pouvez en bénéficier que si vous voyagez à bord d'Air Canada ou des lignes aériennes Canadien.

**M. McCormack:** C'est exact. Il ne serait pas possible de voyager avec Air Canada à partir de l'aéroport de Stephenville en bénéficiant de ces tarifs, car ils sont offerts par le réseau de Canadien. On n'a pas voulu fixer des tarifs communs avec nous au départ de Stephenville.

**Le sénateur Spivak:** Une question supplémentaire, monsieur le président, à laquelle vous ne voudrez peut-être pas répondre. Est-ce que cela signifie qu'il n'y a pas de concurrence, c'est-à-dire que les tarifs sont peut-être plus élevés que s'il y avait de la concurrence? Lorsqu'il est question de prix, et cela peut vous apparaître économiquement irréaliste, les tarifs pourraient-ils être moins élevés s'il y avait deux transporteurs ayant des tarifs communs aux deux endroits?

**M. McCormack:** Je peux vous assurer que la concurrence n'a jamais été si forte. Pour les fins du transport aérien, cette région est considérée comme une région particulière. Le réseau d'Air Canada est très actif à l'aéroport de Deer Lake, à partir duquel nous desservons le marché de Corner Brook de la même façon que le font les lignes aériennes Canadien à la fois à partir de l'aéroport de Stephenville et de celui de Deer Lake. Il y a de nombreux soldes de places, surtout à cette période de l'année, et les rabais sont importants.

**Le sénateur Cochrane:** Monsieur le président, si je puis me permettre?

**Le président:** Vous avez la parole, madame le sénateur.

**Le sénateur Cochrane:** Il y a une autre question qui me préoccupe, je ne sais si c'est le mot approprié, mais il me semble que dans votre exposé tout se rapporte à Corner Brook ou du moins que vous vous y reportez souvent. Environ les deux tiers des passagers se dirigent vers la région de Corner Brook, et 90 p. 100 du fret y est destiné. Est-ce exact?

**M. McCormack:** C'est exact.

[Text]

**Senator Cochrane:** Can our Committee have a list of those things? I question those, and I am not saying this is wrong, but I would like to have some sheet in front of me that will verify that. Is it possible that we can have that from you people?

**Mr. Lafrenière:** May I make a comment? Our difficulty, I think, might have been in terms of: A) understanding the question and B) being able to really respond to it.

**Senator Cochrane:** Understanding my question?

**Mr. Lafrenière:** Yes.

**Mr. McCormack:** I would just like to comment on the passenger side of your comment, in that we are dealing, perhaps, with an historical thing. I will take a look and consider that kind of request. I think what we have to be very careful of, in that the region, as a singular region, is very much intertwined, and competitive information is very important, and I think we have to be cautious about that. I don't know whether there are mechanisms by which we might be able to do that.

**Mr. Lafrenière:** If I might make a suggestion: I think I understand the question. There are a few problems involved. As Mr. McCormack pointed out, this is information of a competitive nature. We wouldn't want to provide you with lists or to make public lists of our customers. There is a fellow, Brand X down the way, who has got very active salesmen, you know? We will try to work something out. We would like to file it with the Committee in confidence, however.

**Senator Cochrane:** Would that be okay, Mr. Chairman?

**The Chairman:** You are prepared to do that at an in camera meeting?

**Mr. Lafrenière:** Yes, Mr. Chairman.

**Senator Cochrane:** My reason for asking that, as well, was because we did have some information from the Air Atlantic people, in regards to the amount of cargo space and so on that they had, and the amount of cargo space that is available to customers from this area that is not being used. We would like to have something to compare in that sense, and I would appreciate it if you could get that to our Committee.

**Mr. Lafrenière:** We will do our very best, Madame Senator. The reason why I am looking more puzzled than I normally do is because I am trying to figure out exactly how we would be able to present it, and to make sure that we would be comparing apples and apples.

**Senator Cochrane:** Yes, thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Casey, did you want to add something?

**Mr. Casey:** Just one concern in that area: an airline learns a lot about where its passenger flows occur from Bank Settlement Plan figures. About 75% of our sales are made by travel agents, and travel agents turn in their returns twice a month to an IATA group called a Bank Settlement Plan. Moneys that they collect for carriers are turned over and there are sales figures produced, and each airline gets its own sales figures, and

[Traduction]

**Le sénateur Cochrane:** Notre comité pourrait-il avoir une liste en main? Je ne dis pas que ces chiffres sont erronés mais je m'interroge et j'aimerais avoir en main des données pour vérifier. Vous serait-il possible de nous les fournir?

**M. Lafrenière:** Puis-je faire une remarque? Nous nous heurtons, je crois, à une double difficulté: a) comprendre la question et b) être réellement en mesure d'y répondre.

**Le sénateur Cochrane:** Comprendre ma question?

**M. McCormack:** J'aimerais seulement formuler quelques commentaires à propos de ce que vous avez dit concernant la question des passagers parce qu'il s'agit peut-être là d'un changement historique. Je vais examiner cette demande. Je crois que nous devons être très prudents, étant donné que même s'il s'agit d'une région particulière, elle est étroitement reliée aux autres et l'information y intéresse vivement les concurrents. J'ignore s'il existe des mécanismes qui nous permettraient de fournir ces renseignements.

**M. Lafrenière:** Si je peux faire une suggestion, je crois que je comprends la question. Cela pose en effet un certain nombre de problèmes. Comme M. McCormack l'a souligné, ces renseignements sont susceptibles d'intéresser les compétiteurs. Nous ne voudrions pas vous donner des listes ou rendre publique la liste de nos clients. Il y a peut-être une compagnie x qui a des vendeurs très zélés à son service, vous savez. Nous allons voir ce que nous pouvons faire. Cependant, nous souhaiterions divulguer ces renseignements au comité sous le sceau de la confidentialité.

**Le sénateur Cochrane:** Seriez-vous d'accord, monsieur le président?

**Le président:** Vous êtes disposés à le faire lors d'une rencontre à huis clos?

**M. Lafrenière:** Oui, monsieur le président.

**Le sénateur Cochrane:** J'ai formulé cette demande aussi parce que nous avons bien certaines informations provenant d'Air Atlantic relativement à l'espace de chargement, etc, dont cette société dispose et qui n'est pas utilisé par les clients de la région. Nous aimerions pouvoir faire des comparaisons à cet égard et nous vous saurions gré de fournir au Comité des éléments à cette fin.

**M. Lafrenière:** Nous ferons de notre mieux, madame le sénateur. Si je semble perplexe, c'est que j'essais de voir comment exactement nous allons pouvoir présenter cette information de façon à nous assurer que nous comparons des pommes avec des pommes.

**Le sénateur Cochrane:** Oui, je vous remercie beaucoup. Merci monsieur le président.

**Le président:** M. Casey, désirez-vous ajouter quelque chose?

**M. Casey:** Seulement une question à cet égard: pour une société aérienne, les données recueillies en vertu du Plan de règlement bancaire constituent une mine de renseignements concernant le flux des passagers. Les agents de voyage, par l'entremise desquels sont effectuées 75 p. 100 de nos ventes, remettent un rapport bimensuel à un groupe de l'IATA appelé «plan de règlement bancaire». Il est fait remise des sommes

**[Text]**

these really are figures that travel agencies, the volumes that they do. My one concern is that that is where we get much of our information, but as an airline, we don't have any right to release that information to a third party, by contractual agreement, so we will do the best we can to provide information that we can get our hands on, but that is one problem I foresee.

**The Chairman: Senator Atkins.**

**Senator Atkins:** I have a general question: the NTA was passed in 1987 and there is a provision in it for review in four years and in the process, of course you are heading for deregulation, and Air Canada certainly maintains that it is following the letter of the law, and I don't quarrel with that. My question to Mr. McCormack: I mean, I have been in board rooms as much as you have, and in management meetings where decisions are made, and we know that in the NTA that there are provisions or sections that raise questions about concerns for the areas, economically, and for passengers with disabilities and all these things. Are you satisfied that while you are following the letter of the law, that you are following the spirit of the law in terms of the decisions you are making? I would just say, is there any room in this decision-making process for, perhaps, adding a little water to the wine, occasionally?

**Mr. Lafrenière:** Can I just take one little slice of that? You raised, specifically, the issue of the transportation of the handicapped. I should point out, Senator, that it is an area of no small concern to the carriers, because we are in a kind of regulatory ping-pong match between, on the one hand, the agency, and on the other hand, the Human Rights Commission, and both are trying to regulate the situation and the carriers are saying, look, if someone will finally decide who ought to make the rules, we will follow the rules, as we always do. On that issue, believe me, the tough part is not so much adding water to the wine, the tough part is finding out who is on first. On that issue, there is a certain amount of confusion, I might say, and we are trying to follow that one very closely. Do you want to pick up on the philosophy?

**Mr. McCormack:** Relative to being satisfied, I don't think we are ever satisfied. We are always trying to better cater to customer segments that exhibit a demand and a need from us, and I think that if we ever became satisfied, stagnation would set in, and it is very important that that not happen. In terms of being satisfied with the spirit, I think the answer is yes, that we are satisfied that we are living to the spirit. We are very cautious in being very diligent in examining markets, in allocating, if you will, or putting aircraft where they will provide the best services for customers, wherever that may be, and very importantly, this is not something that is new in the Air Canada history. We withdrew from our first community in 1941, and we have withdrawn from 44 communities since then. The largest Canadian community that we withdrew from was in 1986, and it was London, Ontario, with a population in

**[Traduction]**

recueillies pour le compte des transporteurs et chaque société aérienne reçoit communication du chiffre de ses ventes. Il s'agit véritablement de données se rapportant au volume d'affaires des agences de voyage. Nous en retirons beaucoup d'information, mais à titre de société aérienne, notre entente contractuelle ne nous permet pas de divulguer cette information à une tierce partie. Nous allons faire de notre mieux pour fournir les renseignements dont nous pouvons disposer, mais j'entrevois là un obstacle.

**Le président: Monsieur le sénateur Atkins.**

**Le sénateur Atkins:** Ma question est d'ordre général: aux termes de la LNT adoptée en 1987, il est prévu qu'un examen doit avoir lieu au bout de quatre ans et d'ici là, bien sûr, le mouvement vers la déréglementation se poursuit. Air Canada assure naturellement qu'elle respecte la lettre de la loi et je veux bien l'admettre. Ma question s'adresse à M. McCormack: tout comme vous, je suis allé dans des salles de conférence et j'ai assisté à des réunions d'administrateurs où se prennent les décisions et nous savons que certaines dispositions de la LNT témoignent de préoccupations à l'égard des régions, sur le plan économique, et à l'égard des passagers souffrant de handicaps et autres problèmes semblables. Dans les décisions que vous prenez, êtes-vous convaincus que vous suivez non seulement la lettre, mais aussi l'esprit de la loi? Je veux dire, dans ce processus de prise de décisions, vous arrive-t-il, à l'occasion, de mettre un peu d'eau dans le vin?

**M. Lafrenière:** Puis-je fournir un petit élément de réponse? Vous avez soulevé spécifiquement la question du transport des handicapés. Je dois souligner, monsieur le sénateur, que cette question n'est pas sans préoccuper les transporteurs. Nous sommes pris au beau milieu d'une sorte de partie de ping-pong réglementaire entre l'Office, d'une part, et la Commission des droits de la personne, d'autre part. Tous deux tentent de régler le domaine et la réaction des transporteurs consiste à dire: écoutez, si l'on parvient à nous dire qui, en définitive, a le pouvoir de faire les règles, nous nous conformerons à ces règles, comme nous le faisons toujours. A ce propos, croyez-moi, le plus difficile n'est pas d'ajouter de l'eau au vin mais de découvrir qui a le dernier mot. Dans ce domaine, il y a, si j'ose dire, une certaine confusion mais nous nous efforçons de suivre étroitement la situation. Voulez-vous que nous revenions à l'esprit de la loi?

**M. McCormack:** Pour ce qui est d'être satisfaits, je doute que nous ne le soyons jamais. Nous nous efforçons toujours de mieux répondre aux attentes et aux besoins des consommateurs. Je crois que si un jour nous étions satisfaits de nous-mêmes, ce serait là le signe de la stagnation, et c'est ce qu'il faut éviter à tout prix. En ce qui touche l'esprit de la loi, je crois que oui, nous avons tout lieu de croire que nous nous y conformons. Nous accordons tout le soin et la diligence voulus à l'examen des marchés et à la répartition des appareils là où ils serviront le mieux les intérêts de la clientèle et ce, peu importe l'endroit. Il faut dire que ce souci n'est pas nouveau dans l'histoire d'Air Canada. C'est en 1941 que nous nous sommes pour la première fois retirés d'une localité et nous avons dû le faire depuis à 44 reprises. La plus importante localité dont nous nous sommes retirés, c'est la ville de London, en

[Text]

excess of a quarter of a million people, and we did not do that lightly, I assure you, and that was before the most recent Act was in place.

**Senator Atkins:** I am sure you have made many revisions in terms of service, but I think that the fact of the matter is that there is a public mind set, that even though you are privatized, you are still, in a sense, a carrier that has something beyond the normal responsibility, and I guess what concerns me about the kind of process we are going through now, is that it wouldn't take many of these before legislators, for instance, as they move towards 1991 and a review process, to then look at this Act and say, okay, we privatized Air Canada and we have deregulated the industry, and now we find out that we have gone too far, and that there could be reasons, if there isn't some kind of sensitivity within the board room and the management process, that we are going to have to go back on some of the things that we have implemented. That is my concern.

**Mr. McCormack:** Message received and I can assure you that we do our utmost to be responsible.

**The Chairman:** I think that we are drawing this testimony to a close. I am going to take a question from Senator Spivak. Does anybody want the last question?

**Senator Spivak:** I just have a quick question which wasn't really raised, but I can't resist, in the spirit of watering the wine, wondering if maybe you would look at Air Canada breakfasts in terms of service to everybody.

**Mr. Lafrenière:** Are you suggesting that we put water in the wine?

**Senator Spivak:** No, but I hope my message is conveyed. The question I wanted to ask you was about the cost of the cargo. I guess, Mr. Casey, that wasn't really raised about the differences in cost. We heard from many people here that the cost of cargo through Air Atlantic has become prohibitive. I wonder if you would comment on that.

**The Chairman:** I think, Senator Spivak, with respect, there is no question that we are going to have further Hearings on this, and they are going to be in Ottawa, and the testimony yesterday was from the Air Atlantic representative, and the allegations were with regard to \$2.00 a pound kind of thing. Air Atlantic is going to be invited, without question, to defend these things and answer these things.

**Senator Spivak:** That is fine.

**The Chairman:** Are there any final things you would care to say, gentlemen? I want to thank you very much for coming. You say you will be available to us in Ottawa for further information on the information that you might provide in camera, or anything else we may need to know?

**Mr. Lafrenière:** Most certainly.

**The Chairman:** Thank you, very much.

**Mr. Lafrenière:** Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

Ontario, en 1986. La population y dépasse le quart de million de personnes et je vous assure que nous n'avons pas agi à la légère. C'était avant l'adoption de la dernière loi.

**Le sénateur Atkins:** Je suis certain que vous avez procédé à plusieurs examens de vos services mais, à mon avis, le fait est que, dans l'esprit du public, même si votre société est maintenant privatisée, elle continue en un sens de porter une responsabilité plus lourde que les autres transporteurs. Ce qui me préoccupe en ce qui concerne le genre de processus dans lequel nous sommes présentement engagés, c'est qu'il suffirait de peu pour que les législateurs, à l'approche de 1991 et du processus d'examen, lisent la Loi et se disent: nous avons privatisé Air Canada et déréglementé l'industrie. Aujourd'hui, nous nous apercevons que nous sommes allés trop loin. S'il n'y a pas davantage de réceptivité dans les salles de conférence et au sein de l'administration, il est possible que nous devions faire marche arrière. Voilà ma préoccupation.

**M. McCormack:** Message reçu. Je peux vous assurer que nous faisons tout ce qui est possible pour nous acquitter de nos responsabilités.

**Le président:** je pense que nous allons mettre fin à ce témoignage. Je vais accepter une question du sénateur Spivak. Quelqu'un veut-il poser la dernière question?

**Le sénateur Spivak:** Je vais poser seulement une question rapide qui n'a pas été vraiment posée, mais je ne peux m'empêcher, puisqu'on a parlé de couper son vin, de me demander si vous envisageriez de servir le petit déjeuner à tous les passagers comme le fait Air Canada.

**M. Lafrenière:** Insinuez-vous que nous coupons notre vin?

**Le sénateur Spivak:** Non, mais j'espère que l'on entendra mon message. Je voulais vous poser une question au sujet du fret. Je suppose, monsieur Casey, que l'on n'a pas vraiment posé de question à propos des différences du fret. Nombre de témoins nous ont dit que le fret est devenu prohibitif dans le cas d'Air Atlantic. Je me demande si vous feriez des observations là-dessus.

**Le président:** Je crois, sénateur Spivak, sauf votre respect, qu'il ne fait aucun doute que nous allons consacrer d'autres séances à ce sujet, et qu'elles seront tenues à Ottawa; hier le représentant d'Air Atlantic est venu témoigner, et les allégations touchaient le prix de 2 \$ la livre ou quelque chose d'approchant. Air Atlantic sera invitée, sans aucun doute, à se défendre à ce sujet et à répondre à ces allégations.

**Le sénateur Spivak:** Très bien.

**Le président:** Voulez-vous soulever un dernier point, messieurs? Je tiens à vous remercier beaucoup d'être venus. Vous dites que vous serez à notre disposition, à Ottawa, pour nous fournir d'autres renseignements sur ce que vous nous aurez communiqué à huis clos, ou sur quoi que ce soit que nous aimerions savoir?

**M. Lafrenière:** Très volontiers.

**Le président:** Merci beaucoup.

**M. Lafrenière:** Merci, Monsieur le président.

[Text]

## UPON RECESSING

## UPON RESUMING

**The Chairman:** Alright, ladies and gentlemen. We have a quorum and we have Mr. Crichton, of First Air, who has a statement. Mr. Crichton, we are at your disposal.

**Mr. John Crichton, Executive Vice-President, First Air:** Thank you, Mr. Chairman, and thank you for the opportunity to speak to the panel again. I would like to take a few minutes to clarify some of my own previous testimony, particularly in light of having had the opportunity to sit here for two days and listen to all of the various submissions that have been made, particularly since a lot of the testimony dealt with my own company's involvement. I would like to say at the outset, Mr. Chairman, First Air's philosophy when entering new markets or attempting to start a new route, has primarily been to react to public demand, as opposed to going out and trying to stimulate the demand. Throughout our network, we have generally attempted to find those opportunities and niches in the air transportation field, and where there is a service gap, make an attempt to fill it, and in the case of our proposal for Stephenville, that also fit that particular modus operandi.

For the Record, because I am not sure that this is on the Record, I would like to read a short excerpt of the letter that we sent to the Town of Stephenville on the 21 of June, when we decided to go public with our decision to apply for a licence to fly here. This letter is addressed to the Town Manager, and we stated the following, after the introductory and so on.

**Senator Graham:** What is the date on that?

**Mr. Crichton:** This is the 21 of June, 1989:

As discussed with you, our decision to pursue this endeavour is based on certain assumptions as to economic viability, some of which are listed below.

- (1) There is no significant increase in competitive services offered by other airlines from that which exists in the market today.
- (2) Air Canada agrees to joint fares and rates with First Air, for the purpose of flowing connecting traffic to and from their services at Ottawa.
- (3) Satisfactory traffic levels are achieved and maintained. In other words, the populace of the Stephenville and southwest Newfoundland region would patronize our service to a reasonable degree.
- (4) Reasonably efficient and economic ground handling arrangements are reached with third parties for the turnaround of our flights at Stephenville.

Mr. Chairman, it was in that spirit that we became formally engaged in attempting to provide service to Stephenville. I would like to state, again, for the Record, as I believe I did

[Traduction]

## INTERRUPTION DES DÉBATS

## REPRISE DES DÉBATS

**Le président:** Bien, mesdames et messieurs. Le quorum est atteint et M. Crichton, de First Air, va faire une déclaration. M. Crichton, nous sommes à votre disposition.

**M. John Crichton, Directeur général adjoint, First Air:** Merci, Monsieur le président, et merci de me donner la possibilité de m'adresser à nouveau au comité. J'aimerais d'abord clarifier brièvement certaines de mes déclarations antérieures, en particulier parce que j'ai eu l'occasion d'assister à ces délibérations depuis deux jours et d'entendre toutes les diverses observations qui ont été faites, en particulier parce qu'une grande partie des témoignages portaient sur le rôle de la société à laquelle j'appartiens. J'aimerais dire tout d'abord, Monsieur le président, que la ligne de conduite de First Air quand elle cherche à conquérir de nouveaux marchés ou qu'elle tente d'exploiter une nouvelle route, consiste avant tout à répondre à la demande du public, plutôt que de s'efforcer de créer la demande. Dans tout notre réseau, nous avons généralement essayé de découvrir les débouchés et les créneaux du marché du transport aérien, et quand le service était insuffisant, nous avons tenté de combler cette lacune, et notre proposition relative à Stephenville reflète également cette manière particulière d'opérer.

Parce que je ne suis pas certain que cela ait été consigné, je tiens à lire un bref extrait de la lettre que nous avons envoyée à la municipalité de Stephenville le 21 juin, lorsque nous avons décidé de rendre publique notre décision de demander un permis pour desservir cette ligne. Cette lettre est adressée au directeur des services municipaux, et voici ce que nous y disons, après le préambule, etc.

**Le sénateur Graham:** Quelle date porte-t-elle?

**M. Crichton:** Le 21 juin 1989:

Comme nous en avons discuté, notre décision de poursuivre ce projet est fondée sur certaines hypothèses quant à la viabilité, dont certaines sont énoncées ci-dessous.

- 1) Il n'y a pas d'augmentation importante de services à prix compétitifs, assurés par d'autres lignes aériennes, par rapport à ce qui existe déjà sur le marché.
- 2) Air Canada et First Air conviennent d'un tarif commun pour les vols de correspondance en provenance et à destination d'Ottawa.
- 3) Des niveaux de trafic satisfaisants sont atteints et maintenus. Autrement dit, la population de Stephenville et du sud-ouest de Terre-Neuve nous offre sa clientèle dans une mesure acceptable.
- 4) Pour nos appareils immobilisés au sol à Stephenville, des accords sont conclus avec des tiers pour nous garantir des services de manutention au sol raisonnablement efficaces et à bon prix.

Monsieur le président, c'est dans cet esprit que nous nous sommes engagés en bonne et due forme à tenter d'assurer le service à Stephenville. Je tiens à déclarer publiquement, de nouveau,

*[Text]*

yesterday morning: First Air does not disagree with the principle of airlines being free to either enter into joint fare agreements with other airlines or not. I know espousing that principle in this particular case is working against us, but I have to say, in all honesty, that airlines should be free to do that, as a general principle. If we want to talk about the merits of any specific case, that is another matter, but it is a matter that perhaps is best left to respective airline managements. In this case, obviously, we don't agree with the technical merit, if you will, of Air Canada's decision in this particular case, but I must say that the principle of airlines being free to enter into those agreements is very important.

I would like to explain, just very briefly, some of the considerations that went on in our mind in terms of our decision to look very seriously at the Stephenville market. You have heard over the past two days a great deal of testimony with respect to traffic levels, both passenger and cargo, from a number of witnesses that have appeared before you.

Our decision that brought about the letter of the 21 of June was, in part, based on passenger traffic statistics provided to us by the Town of Stephenville in a report that they had issued, which we understand, came from Air Canada's operation in Stephenville and in 1985, it showed; average daily enplanements in Stephenville on Air Canada's flight of just over 43 passengers and deplanements, or people getting off in Stephenville, are 39. In 1986, the numbers are almost identical: 43 and 40. In 1987, 39 and 36, and there was a strike that year, so that affected the figures a little bit, and in 1988, 44 and 41; that is, 44 in and 41 out per day. Mr. McCormack mentioned a figure of 30 passengers per day, and I assume he meant 30 in and 30 out. We, in looking at the data provided to us by the Town, factored those statistics down. First of all, we felt that they probably included enplanements of passengers going from here to Gander and back, which of course, we didn't want to take into account, since we weren't flying there. We also factored them down because First Air is not Air Canada, and our ability to market our services out in the world is not as formidable as theirs, and they, given their market presence, will in a normal level playing field sense, always obtain more traffic than we would, simply because of their size and their ability to market. We also factored it down because the routing of our proposed service was different from Air Canada's. Whereas Air Canada's was a service that operated Toronto-Montreal-Stephenville-Gander, and then back again along the same route, ours was one that was going to operate Ottawa-Stephenville-Goose Bay-Ottawa, and on alternate days, Ottawa-Goose Bay then Stephenville-Ottawa. So we factored it again, for that. That process, in our mind, simply emphasized the requirement to have joint fares all the more; every passenger counts.

*[Traduction]*

comme je l'ai fait hier matin, je crois: First Air ne rejette pas le principe de la liberté des lignes aériennes de conclure ou non des accords de tarifs commun. Je sais qu'épouser ce principe dans ce cas-ci ne nous rend pas service, mais je dois dire, en toute sincérité, que les lignes aériennes devraient être libres d'agir ainsi, en règle générale. Si nous voulons parler du pour et du contre d'une décision donnée, c'est une autre question, mais peut-être convient-il de laisser le soin à la direction de chaque ligne aérienne de trancher la question. Dans le cas présent, de toute évidence, nous ne croyons pas que la décision d'Air Canada dans ce cas-ci soit bien fondée sur le plan technique, si vous voulez, mais je dois dire que le principe de la liberté des lignes aériennes de conclure de tels accords est très important.

J'aimerais vous expliquer, mais très brièvement, certains des éléments dont nous avons tenu compte pour décider d'examiner très sérieusement le marché de Stephenville. Vous avez entendu au cours des deux derniers jours un grand nombre de témoignages concernant les niveaux de trafic, passagers et fret, de personnes qui ont comparu devant vous.

Notre décision qui est à l'origine de la lettre du 21 juin était fondée en partie sur les statistiques sur le trafic passagers que nous a fournies la municipalité de Stephenville dans un rapport qu'elle a publié, et qui, à ce que l'on nous a laissé entendre, proviendraient de l'établissement d'Air Canada à Stephenville, et en 1985, ces statistiques étaient les suivantes: embarquements quotidiens moyens à Stephenville, pour le vol d'Air Canada, juste un peu plus de 43 passagers et les débarquements, soit les personnes qui descendent à Stephenville, atteignent 39. En 1986, les nombres sont à peu près les mêmes: 43 et 40. En 1987, 39 et 36, et il y a eu une grève cette année-là, de sorte que les données sont un peu modifiées, et en 1988, 44 et 41; c'est-à-dire, 44 embarquements et 41 débarquements par jour. M. McCormack: a fait mention d'un nombre de 30 passagers par jour, je suppose qu'il voulait dire 30 passagers par jour, je suppose qu'il voulait dire 30 embarquements et 30 débarquements. Nous avons fait une analyse factorielle des données que nous a fournies la municipalité. Premièrement, nous avons estimé qu'elles incluaient probablement les passagers à destination ou en provenance de Gander, dont nous ne voulions bien sûr pas tenir compte, puisque nous n'assurons pas cette liaison. Nous avons aussi pris en considération le fait que First Air n'est pas Air Canada et que notre capacité de commercialisation de nos services à l'étranger n'est pas aussi considérable que la sienne, et qu'étant donné sa présence sur le marché, toutes choses égales d'ailleurs, elle aura une plus grande part du trafic que nous, simplement à cause de son envergure et de sa capacité de commercialisation. Nous avons également tenu compte du fait que nous proposons une route différente de celle d'Air Canada. Tandis qu'Air Canada assurait le service Toronto-Montréal-Stephenville-Gander, puis le retour au point de départ, nous voulions assurer la liaison Ottawa-Stephenville-Goose Bay-Ottawa, puis un jour sur deux la liaison Ottawa-Goose Bay, et Stephenville-Ottawa. Nous avons donc pris cet autre facteur en considération. Cette façon de procéder, à notre sens, mettait simplement en évidence la nécessité de tarif communs; chaque passager compte.

## [Text]

Speaking generally about airline economics, and I would invite members of the Committee to take the annual report, or a series of annual reports from any large airline, and apply to it, because usually they have a statistical page which gives you a history of various financial and traffic indices for previous years. Take a look at that page and deduct one or two points, that is all; 1% or 2% of passenger load factor and translate that into dollars and see what kind of a bottom line that airline has. You will find that a very dramatic thing happens when you deduct that revenue from the balance sheet. The airline industry, as a general principle, runs on a very, very, very thin margin; one or two points in load factor, for average hourly yield, is the difference between success and failure. Everybody works that way, everybody. When you take a look at the type of service that we were proposing to come in here, which was a combi-operation with both passengers and cargo on the upper deck of the airplane. If we look at one of the typical configurations of the airplane; there would be 54 passenger seats. Eight passengers in that configuration represents 15 percentage points of passenger load factor. Six passengers represent 11 points. Three passengers represent five and a half points. The economics of these types of operations are very critical. In this situation, we felt, it was absolutely essential that joint fares, the opportunity to participate in the market in some way on an even keel, was essential, and that is why we said it up front in the letter, and when you take what I have just told you and compare it to the airfare sheet that I gave you yesterday morning, I think you will understand why we had to come to the conclusion that we did.

I think I would like to refer to a letter which I just received a copy of, but Mr. Chairman, you referred to it yesterday, or one of the Senators did, from Canadian Airlines that is addressed to the Committee, but they didn't send us a copy. It doesn't show that they sent me a copy. They refer to, when establishing new markets, the importance of there being a high percentage of local traffic as opposed to connecting traffic, and I believe a number of other witnesses referred to that maximum, if I can call it that, with respect to new services, or any services, that there should be a high percentage of local traffic. The implications seem to be that First Air was depending on too much connecting traffic, and therefore, that was somewhat artificial and perhaps this service didn't have merit.

Mr. Chairman, there are services operating all over this country and, indeed, all over the world, with nothing but connecting traffic on them. In fact, we operate one from Ottawa to Mirabel Airport, and we have been for 12 years, that carries nothing but overseas connecting traffic, and virtually all of it is on joint fares, with all the international airlines that service that airport. There are examples similar to that, as I say, all over North America and, indeed, all over the world.

## [Traduction]

A propos de la rentabilité des lignes aériennes de manière générale, j'inviterais les membres du comité à consulter le rapport annuel, ou une série de rapports annuels de n'importe quelle grande compagnie aérienne, et à s'y arrêter, parce que ceux-ci comportent habituellement une page de statistiques qui présentent un tableau des divers indices financiers et indices relatifs au trafic des années antérieures. Jetez un coup d'œil à cette page et soustrayez un ou deux points, c'est tout; 1 p. 100 ou 2 p. 100 du coefficient de remplissage, et exprimez cela en dollars et voyez quel genre de résultat net obtient cette société. Vous vous apercevrez qu'une chose très dramatique se produit quand vous défalquez ces produits d'exploitation du bilan. En règle générale, les compagnies aériennes ont une marge très très restreinte; un ou deux points de coefficient de charge, par rapport au rendement horaire moyen, représentent la différence entre le succès et la faillite. Tout le monde est dans la même situation, tout le monde. Si vous regardez le type de service que nous proposons d'assurer ici, soit une charge payante mixte, les passagers et les marchandises étant placés sur le pont supérieur de l'avion. Examinons l'une des configurations typiques d'un avion; il y aurait 54 places. Dans cette configuration, 8 passagers correspondent à 15 points du coefficient de remplissage. Six passagers représentent 11 points. Trois passagers correspondent à 5 points et demi. L'aspect financier de ce type d'exploitation est très critique. Vu cette situation, nous estimions qu'il était absolument essentiel d'établir des tarifs communs, d'avoir la possibilité de prendre une part du marché en assurant d'une façon ou d'une autre notre stabilité, et c'est pourquoi nous l'avons dit franchement dans la lettre, et si vous comparez ce que je viens de vous dire au tarif que je vous ai remis hier matin, je pense que vous comprendrez pourquoi nous avons dû tirer cette conclusion.

Je vous prierais de vous reporter à une lettre dont je viens de recevoir une copie et qui a été adressée au comité par les lignes aériennes Canadien, mais Monsieur le président, vous vous y êtes référé hier, ou l'un des sénateurs s'y est référé, mais ils ne nous en ont pas fait parvenir une copie. On n'y lit pas que l'on m'en a envoyé une copie. On y fait mention, au sujet de la création de nouveaux marchés, de l'importance d'avoir un fort pourcentage de trafic local par opposition aux vols de correspondance, et je crois que nombre d'autres témoins ont fait mention de ce maximum, si vous me permettez d'utiliser cette expression, dans le cas de nouveaux services, ou de tout service, il devrait y avoir un fort pourcentage de trafic local. On semble insinuer que First Air comptait trop sur les vols de correspondance et que, par conséquent, cela était un peu artificiel et que peut-être ce service n'était pas sérieux.

Monsieur le président, il y a des compagnies qui assurent des services dans toutes les régions de ce pays et, en vérité, dans le monde entier, qui n'offrent que des vols de correspondance. En réalité, nous assurons une correspondance entre Ottawa et l'aéroport de Mirabel, et cela depuis 12 ans, et il ne s'agit que de vols de correspondance d'outre-mer, et dans presque tous les cas des tarifs communs ont été établis avec les compagnies aériennes internationales qui desservent cet aéroport. Je peux citer des exemples semblables dans toute l'Amérique du Nord et, en fait, dans le monde entier.

[Text]

**Senator Graham:** Mr. Chairman, what is the load factor, as a matter of interest; Ottawa to Montreal/Mirabel? What is the percentage of occupancy rate, as they would say?

**Mr. Crichton:** I would like to say it is confidential, but I won't. It runs about 60%.

**Senator Marshall:** That is mostly government people?

**Mr. Crichton:** No.

**Senator Marshall:** No?

**Mr. Crichton:** No, it is a mixture of all types of traffic, from pleasure travellers.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, I thought it would be higher.

**Mr. Crichton:** There is more competition now. KLM flies directly into Ottawa and some others.

I won't dwell on the point any longer, Mr. Chairman, I know we are pressed for time. There are a lot of factors that go into services, and no two services are the same. I would like to, once again, address, because it has come up with a couple of witnesses and, again, it is in the letter to you from Canadian Airlines. Why doesn't First Air simply pick up Canadian on its offer and have joint fares with them? I gave you some of the reasons yesterday morning why that wasn't going to work, and since then, I have become older and wiser. I have even more now.

I will take these in chronological order. I learned yesterday, when I had a chat with the representative of Air Atlantic, and I advised him of this fact and then gave him some oxygen to revive him, because he was not aware of it. He headed for a telephone, as a matter of fact Mr. Chairman, and he was very upset, as I suspected. That is one aspect.

Another aspect is that if you look at the letter that Canadian sent you, on the second to last line of paragraph 2 of the letter, you will find, in fact, they haven't agreed to anything. They said they are: prepared to entertain. I may have come over on a banana boat, but I ain't green anymore, Mr. Chairman, and I just want to emphasize: this is a serious business. If we are going to start launching 727's six days a week into Stephenville, and if I am going to be the person that recommends to my board that we go ahead and do that, I want to make sure it is going to work, at least to the best of my ability. We don't get them right all the time, but we want to make sure we have covered most of the bases.

Before I jump into bed with our number one competitor, I want to make sure he is handcuffed. I don't think he is, right now. I mentioned to you the problem of trying to deal with your number one competitor against the relationship we have with Air Canada. We don't have Frequent Flyer Programs at work anymore. We have mammoth complications in the computer reservation system. Because we are on the Air Canada side of the house, the connections won't build properly. You

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, quel est le coefficient de remplissage, cela a de l'intérêt; la liaison Ottawa-Montréal/Mirabel? Quel est le pourcentage de passagers payants, comme on dit?

**M. Crichton:** J'aimerais vous dire que c'est confidentiel, mais je ne le ferai pas. Il est d'environ 60 p. 100.

**Le sénateur Marshall:** Il s'agit pour la plupart de fonctionnaires?

**M. Crichton:** Non.

**Le sénateur Marshall:** Non?

**M. Crichton:** Non, c'est un mélange de tous les types de trafic, dont des personnes qui font des voyages d'agrément.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, j'aurais cru qu'il aurait été plus élevé.

**M. Crichton:** La compétition est plus vive maintenant. KLM, entre autres, assure un vol sans escale à Ottawa.

Je ne vais pas m'étendre sur ce point davantage, Monsieur le président, je sais que nous manquons de temps. Nombre de facteurs entrent en jeu dans des services, mais l'on ne trouve pas deux services identiques. J'aimerais revenir encore une fois sur une question, parce que deux ou trois témoins en ont parlé et, une fois de plus, elle est posée dans la lettre que les lignes aériennes Canadien vous ont fait parvenir. Pourquoi First Air n'accepte-t-elle pas simplement l'offre de Canadien d'établir des tarifs communs? Je vous ai donné hier matin quelques raisons pour lesquelles cela ne marcherait pas, et depuis lors, j'ai vieilli et je suis devenu plus sage. Je peux maintenant vous donner d'autres raisons.

Je vais les exposer par ordre chronologique. Je l'ai appris hier, au cours d'une conversation avec le représentant d'Air Atlantic, et je l'en ai informé, puis je lui ai donné un peu d'oxygène pour qu'il reprenne ses esprits, parce qu'il n'était pas au courant. Il s'est dirigé vers le téléphone, en fait, Monsieur le président, il était très contrarié, j'en avais le sentiment. Voilà pour un aspect.

Il y a un autre aspect: si vous regardez la lettre que Canadien vous a envoyée, à l'avant-dernière ligne du paragraphe 2, vous remarquerez qu'en fait, la compagnie n'a rien accepté du tout. Elle dit être: disposée à accueillir favorablement. Je ne suis pas tombé de la dernière pluie, Monsieur le président, mais je veux simplement insister là-dessus: c'est une affaire sérieuse. Si nous avons l'intention d'assurer le service à Stephenville six jours par semaine avec des 727, et si j'ai l'intention d'être celui qui recommandera au conseil d'administration de donner le feu vert, je veux m'assurer que cela marchera, du moins autant que je le puisse. Nous ne prenons pas toujours la bonne décision, mais nous voulons nous assurer de parer quasiment à toute éventualité.

Avant de m'associer à notre principal concurrent, je veux m'assurer qu'il a un fil à la patte. Je ne pense pas qu'il en ait un, en ce moment. Je vous ai parlé du problème que pose le fait de négocier avec votre principal concurrent, à propos de notre relation avec Air Canada. Les programmes pour les grands voyageurs ne sont plus en vigueur. Le système de réservation informatisée est une complication inextricable. Comme nous sommes dans le camp d'Air Canada, les correspondances ne

*[Text]*

have got problems with fare display — no end of problems. When you look at the letter and the fact that the other guy who is most affected knew nothing about it, I just have a problem with that, and I can't go ahead on that basis.

I have a problem trying to connect to an airline from Ottawa to Toronto who doesn't fly to the major airport, Pearson Airport. He flies to the Toronto Island Airport and that is it, you are at the end of the world. It stops right there. That doesn't make any sense at all.

It doesn't make any sense, when you go back to what I told you a few minutes ago; what eight passengers on that airplane mean, what six mean, what three mean. Now, I can't give joint fares to Edmonton, where there are 5,000 people from Newfoundland living, just north of there, in Fort McMurray. That is not a realistic approach to providing service in this market at all.

The last point I wanted to make, Mr. Chairman, is; the panel has mentioned earlier that there has been a lot of evidence provided with respect to cargo in this market. I want to clarify a few things about airline cargo, at least from our perspective. The airplane that we are proposing to use here is a combination aircraft. It has a very large cargo door. You can put a full-size Chev or Pontiac, or indeed, a two ton truck through that door and fly it. We would be operating it normally in a configuration of either five pallets on the upper deck or four pallets or two pallets. The available payload for cargo on each flight would range between 32,000 pounds down to the range of 10,000 to 15,000 pounds, depending on passenger loads. The bellies, alone, are capable of carrying 12,000 pounds of baggage and cargo.

Cargo marketing is very much different from the traditional method of getting traffic, particularly in northern and remote areas. That is something you have to go out and get, and you have to dove-tail it with your capabilities to carry cargo, because the cargo will not come to you by itself, and the cargo is also very smart; it recognizes when it won't be properly serviced, and then it just won't surface for you and you won't even know it is there.

You heard evidence that Air Canada did a tremendous job stimulating the fish market out of here, when they happened to be operating DC-8 freighters through this area, and the results showed, and that is the type of results you can get. The combination airplane gives you a tremendous capability to offer good rates. You, number one, have the directionality aspect. When the airplane is going west-bound from here, you generally are going to be light with cargo, but you have that space, so you can afford to market it at a lower rate. You can make the fish competitive with ground modes. You have the ability to mix the freight product, on the airplane, with the passenger yield. You have more flexibility to fill that airplane up. You do have the opportunity, if you are prudent about it, to meet the expectations of cargo shippers, in terms of price. That is the big thing in their mind; it is price and reliability, but price is domi-

*[Traduction]*

s'établissent pas bien. L'affichage des tarifs fait problème— cela n'en finit plus. Étant donné la lettre et le fait que l'autre type qui est le plus touché n'en savait rien, ça me pose tout simplement un problème, et je ne peux pas prendre cette décision dans ces circonstances.

J'ai du mal à obtenir une correspondance avec un vol Ottawa-Toronto dont la destination ne soit pas l'aéroport principal, l'aéroport Pearson. L'avion se pose à l'aéroport de l'île de Toronto et ça y est, vous êtes au bout du monde. Il ne va pas plus loin. Cela n'a pas de sens.

Cela n'a pas de sens, si vous revenez à ce que je vous ai dit il y a quelques instants; ce que signifie avoir huit passagers à bord de cet avion, ce que signifie avoir six passagers, ce que signifie en avoir trois. Maintenant, je ne peux pas offrir de tarifs communs à destination d'Edmonton, où vivent 5 000 Terre-Neuviens, juste au nord de cette ville, à Fort McMurray. Ce n'est pas du tout une manière réaliste d'assurer le service dans ce marché.

Je voulais faire une dernière remarque, monsieur le président: le comité a fait observer plus tôt que bon nombre de témoignages ont été entendus au sujet du fret dans ce marché. Je tiens à clarifier quelques points à propos du fret aérien, du moins de notre point de vue. L'avion que nous nous proposons d'utiliser dans ce cas-ci est un avion mixte. Il est muni d'un panneau de chargement très grand. Cela permet de charger une automobile de marque Chevrolet ou Pontiac, voire une camionnette de deux tonnes et de les transporter. Il aurait habituellement une configuration soit de 5 palettes sur le pont supérieur, soit de 4 palettes ou de 2 palettes. La charge marchande pour chaque vol varierait de 32 000 livres à 10 000 ou 15 000 livres, selon le nombre de places occupées. Les soutes à elles seules peuvent contenir 12 000 livres de bagages et de marchandises.

La politique de marketing du fret est très différente de la méthode traditionnelle utilisée pour accroître le trafic en particulier dans les régions du nord et les régions isolées. Il faut conquérir le marché, et il faut faire coïncider cela avec votre capacité de charge, parce que les expéditeurs ne viendront pas vers vous d'eux-mêmes, et ils sont très astucieux; ils savent reconnaître les entreprises qui ne sont pas en mesure de leur donner un bon service, et alors ils ne se manifesteront simplement pas et vous ne saurez même pas qu'ils existent.

Vous avez entendu des témoignages selon lesquels Air Canada a fait un travail formidable pour augmenter les expéditions de poisson de la région, quand il s'est trouvé qu'elle utilisait des avions cargos DC-8 dans cette région, et les résultats sont là, et c'est le type de résultats qu'on peut obtenir. L'avion mixte vous donne une possibilité fantastique d'offrir des tarifs compétitifs. Il y a tout d'abord l'aspect de la direction. Quand l'avion part d'ici pour l'Ouest, il y a généralement peu de marchandises à bord, mais vous disposez d'espace, de sorte que vous pouvez le mettre en marché à un tarif inférieur. Vous pouvez concurrencer les modes de transport terrestre du poisson. Vous avez la capacité de mélanger le fret et le tarif passagers à bord de l'avion. Vous avez plus de latitude pour remplir cet avion. Vous avez effectivement la possibilité, si vous faites preuve de prudence, de répondre aux attentes des expéditeurs,

[Text]

nant. Unless you have that physical plant, unless you have the aircraft that is equipped that way to do the job, you can't do it. You just can't do it. We operate aircraft the size of Dash 8. The 747 is a similarly sized airplane. We operate them and we run into the same problem; you cannot deliver a reliable cargo product with aircraft of that size. It just can't be done.

Mr. Chairman, I will conclude my remarks there. I would like to thank you and the Senators for the attention that you paid to myself and the other people and certainly, if there are any questions at this point, I would be happy to try and answer them.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Crichton. Jack?

**Senator Marshall:** Mr. Crichton, you quoted us your philosophy, to react to public demand, and you referred to the letter that you wrote to Mayor Walsh and the Town of Stephenville, and you gave your requirements under which you would take up the route: no significant increase of competition, Air Canada agrees to joint fares, reasonably efficient ground handling rates. Does this still persist? Are you of the same opinion? If you had those conditions fulfilled, after hearing the evidence for two days, you would still come in?

**Mr. Crichton:** Yes, Senator.

**Senator Marshall:** Do you feel better now?

**Mr. Crichton:** Actually, I do feel better about the market.

**Senator Marshall:** If those conditions are met, you are of the same determination. I just want to commend you and compliment you. I am going to ask you a strange question now: after hearing the evidence, do you see any reason for Air Canada to refuse joint fare agreements, even though you agree with the philosophy of joint fare agreements, objecting to someone else if the competition was there? Let me put you on the —

**Mr. Crichton:** Yes, you are putting me in a spot, there. I will try and wiggle out of it.

**Senator Marshall:** That is what I intended to do.

**Mr. Crichton:** I can't give you a precise answer on Air Canada's reason or reasons, I can't. I only can advise you that I understand that they felt, through the principles of the marketing that Mr. McCormack explained a little earlier, that this is one that didn't fit for them. Beyond that, I simply can't give you any reliable information.

**Senator Marshall:** I am going to recommend you for the next Chairmanship of the CTC.

**Mr. Crichton:** I was almost there once, but I got out.

**Senator Marshall:** Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

en ce qui a trait aux prix. C'est leur première préoccupation; le prix et la qualité du service, mais le prix est l'élément primordial. À moins de disposer de ce matériel, à moins d'avoir un avion équipé de cette manière pour faire le travail, vous n'y arriverez pas. Vous ne pouvez simplement pas y arriver. Nous utilisons un avion de l'envergure du Dash 8. Le 747 est un avion d'envergure semblable. Nous les utilisons et nous nous trouvons devant le même problème; vous ne pouvez pas avoir un service de fret de qualité avec des avions de cette envergure. C'est tout simplement impossible.

Monsieur le président, je vais conclure. Je tiens à vous remercier, vous et les sénateurs, pour nous avoir accordé votre attention, à moi et aux autres personnes, et soyez assurés, si vous voulez poser d'autres questions sur ce point, que je serai heureux de tenter d'y répondre.

**Le président:** Merci, M. Crichton. Jack?

**Le sénateur Marshall:** Monsieur Crichton, vous nous avez fait part de votre ligne de conduite, qui consiste à répondre à la demande du public, vous vous êtes reporté à la lettre que vous avez envoyée au maire Walsh et à la municipalité de Stephenville, et vous avez énoncé les conditions auxquelles vous assurerez cette liaison: pas d'augmentation importante de la concurrence, Air Canada accepte les tarifs communs, la manutention au sol efficace et à un prix raisonnable. Cela a-t-il changé? Êtes-vous du même avis? Si ces conditions-là étaient remplies, après avoir entendu les témoignages depuis deux jours, seriez-vous encore prêt à offrir ces services?

**M. Crichton:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Marshall:** Vous sentez-vous mieux maintenant?

**M. Crichton:** En fait, je me sens rassuré au sujet du marché.

**Le sénateur Marshall:** Si ces conditions sont remplies, c'est une chose décidée. Je tiens simplement à vous louer et à vous féliciter. Je vais vous poser maintenant une question étrange: après avoir entendu les témoignages, voyez-vous une raison pour laquelle Air Canada devrait refuser de conclure des accords de tarifs communs, bien que vous approuviez en principe les accords de tarifs communs, devrait s'opposer à ce qu'un tel accord soit conclu avec un concurrent, le cas échéant? Je vous mets dans —

**M. Crichton:** Oui, vous me mettez dans l'embarras. Je vais essayer de m'en tirer.

**Le sénateur Marshall:** C'était là mon intention.

**M. Crichton:** Je ne peux pas vous donner une réponse précise au sujet de la raison ou des raisons d'Air Canada, je ne le peux pas. Je ne peux que vous dire que je comprends que la société ait estimé, étant donné la politique de marketing que M. McCormack a expliquée un peu plus tôt, que cela ne cadrerait pas avec cette politique. Cela mis à part, je ne peux simplement pas vous fournir de renseignements sûrs.

**Le sénateur Marshall:** Je vais proposer votre nomination à la présidence de la CCT.

**Mr. Crichton:** J'ai failli l'obtenir une fois, mais je me suis retiré.

**Le sénateur Marshall:** Merci, monsieur le président.

[Text]

**The Chairman:** Anybody else?

**Senator Cochrane:** Senator MacDonald, I have a question, and you can tell me if I am out of order or whatever. There has been so many statistics flying around and so many differing numbers in regards to the passengers that are coming in and out of Stephenville, both entry and exit. I would like to ask Mr. Lane, if possible, if he could verify, or give us, the correct number of passengers, both entry and exit, for those same periods that have been mentioned here today; like the 1988 figures.

**Mr. Lane:** I will check and see if I have them.

**Senator Cochrane:** The numbers have been 30, the numbers have been 41, and so on. I also would like, for the Record, Mr. Chairman, to say that in Air Canada's last annual report, it reported an 8% increase in passengers across Canada, but more importantly, Stephenville reported a 12% increase. Now, that was in its last annual report.

**The Chairman:** What was your question?

**Senator Cochrane:** There is no question. I asked a question of Mr. Lane. I was wondering if he could give those figures to the Committee.

**Senator Spivak:** Perhaps those figures could be forwarded to us.

**The Chairman:** Would you do that, Mr. Lane?

**Mr. Lane:** Yes.

**The Chairman:** Are there any other questions for Mr. Crichton? Senator Graham.

**Senator Graham:** Just a question on the letter of June 21 to the Town of Stephenville, to the Town Manager, Mr. McNeil. I am wondering if we could have a copy of that as part of our appendix, for the Record?

**Mr. Crichton:** Yes, certainly, Mr. Senator.

**Senator Graham:** And finally, I guess I would ask you: where do you go from here, with respect to Stephenville?

**Mr. Crichton:** Back to Ottawa. I don't think we go anywhere, because I am not prepared to go ahead until I am more confident about the passenger side of things.

**Senator Graham:** Does that mean that you are not going to take any initiative? I would presume that you would want to verify the load factors and have a look, again, at the market, and see if there is any way in which all of the conditions which you outline in the letter to the Town of Stephenville, how and when you could meet all those conditions. Are you going to take any action in that respect, or not? What about Air Canada? Are you going to talk to them?

**Mr. Crichton:** Two of the four conditions had already been met at the time that we had to announce the postponement of the service, in terms of their not being a significant increase in competitive service. There was an increase, but we didn't con-

[Traduction]

**Le président:** Quelqu'un d'autre?

**Le sénateur Cochrane:** Sénateur MacDonald, je voudrais poser une question, et vous pouvez me dire si elle est irrecevable ou quoi que ce soit. Nous avons entendu tellement de statistiques et tellement de chiffres différents quant au nombre de passagers qui débarquent à Stephenville ou qui y embarquent. J'aimerais demander à M. Lane, si possible, de vérifier, ou de nous communiquer, le nombre exact de passagers, le nombre d'entrées et de sorties, pendant les mêmes périodes qui ont été mentionnées ici aujourd'hui; par exemple les chiffres de 1988.

**M. Lane:** Je vérifierai et je vais voir si je les ai.

**Le sénateur Cochrane:** On a entendu le nombre 30, le nombre 41, etc. J'aimerais aussi dire, aux fins du compte rendu, monsieur le président, que dans son dernier rapport annuel, Air Canada a déclaré une hausse de 8p. 100 du nombre de passagers au Canada, mais ce qui est plus important, l'augmentation a été de 12p. 100 à Stephenville. Ces chiffres sont tirés de son dernier rapport annuel.

**Le président:** Quelle était votre question?

**Le sénateur Cochrane:** Il n'y a pas de question. J'ai posé une question à M. Lane. Je me demandais s'il pourrait donner ces chiffres au Comité.

**Le sénateur Spivak:** Vous pourriez peut-être nous faire parvenir ces chiffres.

**Le président:** Êtes-vous prêt à le faire, M. Lane?

**M. Lane:** Oui.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions pour M. Crichton? Monsieur le sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** Seulement une question à propos de la lettre du 21 juin adressée à la ville de Stephenville, au directeur de services municipaux, M. McNeil. Je me demande si nous ne pourrions pas en avoir une copie pour l'annexer à notre compte rendu.

**M. Crichton:** Volontiers, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Graham:** Enfin, je vais vous poser une question: qu'entendez-vous faire maintenant à propos de Stephenville?

**M. Crichton:** Retourner à Ottawa. Je ne crois pas que nous puissions aboutir à quoi que ce soit, étant donné que je ne serai pas disposé à aller de l'avant tant que je n'aurai pas reçu davantage d'assurance en ce qui concerne la question des passagers.

**Le sénateur Graham:** Est-ce que cela veut dire que vous n'allez prendre aucune initiative? Je présumais que vous vouliez vérifier les coefficients de remplissage, examiner à nouveau le marché et voir s'il est possible que l'ensemble des conditions que vous avez énoncées dans la lettre à la ville de Stephenville soient remplies et, le cas échéant, quand et selon quelles modalités. Allez-vous ou non prendre des mesures à cet égard? Qu'en est-il d'Air Canada? Allez-vous discuter avec leurs représentants?

**M. Crichton:** Deux des quatre conditions avaient déjà été remplies au moment où nous avons dû annoncer la remise à plus tard du service. En ce qui a trait à l'exigence qu'il n'y ait pas d'augmentation importante des services assurés par

[Text]

sider it enough to make us change our minds. We were about to reach what we thought was a reasonable ground handling agreement, although we hadn't quite concluded it. The achievement of satisfactory traffic levels, obviously, has to come post start-up. The only outstanding item, really, was the joint fare problem. I don't have to talk to Air Canada any more, they are very well aware of our position, so I can only hit so many tennis balls over that net. I think we just have to wait, in terms of what we can do. I came here, Senator.

**Senator Graham:** So you are not even in neutral, you are in park?

**Mr. Crichton:** We are in park, yes, that is right.

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Any further questions for Mr. Crichton?

**Senator Atkins:** Just one: I know that Air Canada is here, but in view of the discussions of the last two days, and the testimony that both sides have heard, would there be any point in at least making one more representation to see if they have, in any way, shifted or changed their mind?

**Mr. Crichton:** Senator Atkins, without putting too fine a point on it, I know the people from Air Canada. I have known them for nearly 20 years, and then know me very well. I would have to assume that they know that we want to pursue it, and I guess the best thing is to let everything that has happened sink in for a couple of days.

**The Chairman:** Senator Atkins is a frustrated marriage counsellor.

**Senator Atkins:** No, Mr. Chairman. My definition of organization is people in communication. I don't think you will come to any agreement if everybody is standing in both corners of the room.

**Mr. Crichton:** Senator, the president of First Air has been carrying on a dialogue with the president of Air Canada on this particular issue, amongst others.

**Senator Atkins:** You have no reason to presume that that dialogue will discontinue, that it could continue?

**Mr. Crichton:** No, the dialogue, I am quite certain, will continue between the two companies, absolutely.

**Senator Atkins:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Crichton. Thank you very much. Do you have some information, Mr. Lane?

**Mr. Lane:** Yes, I do sir. These are figures from Statistics Canada, and they deal with emplaned/deplaned passengers. An emplaned passenger is someone who is boarding an aircraft, and deplaning, and these are totals of those two numbers. In 1984, at Stephenville, we had 58,850 passengers. In 1985, 77,235 passengers. In 1986, 82,233 passengers. In 1987, 64,929 passengers. That drop, I believe, was the Canadian

[Traduction]

d'autres sociétés aériennes, l'augmentation que nous avons constatée n'a pas été suffisante pour nous faire changer d'idée. Nous étions sur le point de parvenir à ce qui nous apparaissait être un accord raisonnable sur les services de manutention au sol, bien qu'aucune entente n'ait encore été conclue. Quant à l'atteinte de niveaux de trafic satisfaisants, cette condition, évidemment, ne pourra être remplie qu'après la mise en marche de nos activités. Le seul autre problème à régler en réalité est celui des tarifs communs. Je n'ai plus besoin de parler avec les représentants d'Air Canada qui connaissent très bien notre position. La balle est dans leur camp, j'estime qu'il nous faut attendre avant de décider ce que nous ferons. Je suis venu ici, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Graham:** Donc, vous n'êtes pas à la position «point mort» mais plutôt à la position «Parc»?

**M. Crichton:** C'est bien cela, oui, nous sommes à la position «Parc».

**Le sénateur Graham:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions pour M. Crichton?

**Le sénateur Atkins:** Une seule: Je sais que les représentants d'Air Canada sont ici. À la lumière des discussions que nous avons eues ces deux derniers jours et des témoignages que les deux parties ont pu entendre, n'y aurait-il pas lieu de faire une dernière représentation pour voir s'ils n'ont pas, de quelque façon, changé ou modifié leur position?

**M. Crichton:** Monsieur le sénateur Atkins, sans vouloir exagérer, je connais les gens d'Air Canada. Je les connais depuis près de 20 ans maintenant et ils me connaissent aussi fort bien. Je présume qu'ils savent que nous voulons aller de l'avant. Je crois que le mieux est de laisser tout cela se décanter pour quelques jours.

**Le président:** Monsieur le sénateur Atkins est un conseiller matrimonial frustré.

**Le sénateur Atkins:** Non, monsieur le président. L'«organisation» pour moi consiste à mettre des gens en situation de communication. Je ne crois pas qu'on puisse parvenir à une entente si chacun demeure dans son coin.

**M. Crichton:** Monsieur le sénateur, le président de First Air est en contact avec le président d'Air Canada sur ce sujet particulier comme sur d'autres.

**Le sénateur Atkins:** Vous n'avez pas de raison de présumer que ce dialogue va s'interrompre?

**M. Crichton:** Non, je peux vous affirmer que le dialogue va certainement se poursuivre entre les deux sociétés.

**Le sénateur Atkins:** Je vous remercie.

**Le président:** Merci, M. Crichton. Merci beaucoup. Avez-vous des renseignements à nous communiquer, M. Lane?

**M. Lane:** Oui, monsieur. Il s'agit de chiffres émanant de Statistique Canada et concernant le nombre de passagers embarqués/débarqués. Les statistiques que nous avons ici représentent le total des embarquements et des débarquements. En 1984, nous avons eu 58 850 passagers à Stephenville. On a enregistré 77 235 passagers en 1985, 82 233 en 1986 et 64 929 en 1987. Cette chute est, je crois, attribuable

[Text]

change in service at Stephenville, and in 1988, we don't have a final figure from Stats Can, but the best indication that we have now, that would not be far off, would be 65,364.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, do you think a copy of that could be left in the Record?

**The Chairman:** It is on the Record.

**Mr. Lane:** We can provide those numbers.

**The Chairman:** Yes, that would be helpful. Thank you very much, Mr. Lane.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, I would like to clarify those figures. There is a drop there, it seems, of about some 10,000 or 15,000 —

**Senator Cochrane:** We had Air Atlantic at that time.

**Senator Bonnell:** I know, that is because of the change in service, presumably, because of the drop.

**Senator Cochrane:** Yes, another airline; Air Atlantic.

**Mr. Lane:** Yes, sir. At one point in time, of course, Air Canada operated here with a jet service, a DC-9, as did Canadian. I am not sure at that time if it was EPA or what configuration the company was in, but they had a 737 service here, as well. I think they had two flights a day, 737's and we had one flight a day with DC-9. So in 1987, when that change was made and the 737 operations by Canadian disappeared, there was, of course, a drop in traffic.

**Senator Stollery:** It is interesting in that when the jet service is replaced by the Dash 8 or by non-jet service, there seems to be a drop in traffic, according to those figures.

**Mr. Lane:** Yes, it would indicate that, and of course, there were changes in route structures with the other aircraft, the hub concept relating to Halifax came in, and that may have changed the sharing a bit between airports.

**Senator Stollery:** Maybe some people went to Deer Lake to catch the jet or whatever, but when the jet service was discontinued, the traffic dropped over 10,000 passengers a year.

**Mr. Lane:** Yes, and Stephenville here had connections into the north that they had operated from here. There is quite an affinity between Labrador and the west coast of Newfoundland, employment there, and Stephenville, at that time, had connections via the Canadian system into Labrador, and I think that was generating a fair amount of traffic. That connection now is exclusively over Deer Lake into Labrador, and that has caused growth there.

[Traduction]

aux changements qu'a apportés Canadien à son service à Stephenville. Nous ne disposons pas encore des chiffres définitifs de Statistique Canada pour 1988, mais selon les indications les plus fiables, le nombre de passagers resterait à peu près inchangé, soit 65 364.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, croyez-vous qu'une copie de ces statistiques pourrait être insérée dans notre compte rendu?

**Le président:** Cela figure au compte rendu.

**M. Lane:** Nous pouvons vous fournir ces chiffres.

**Le président:** Cela nous serait très utile. Je vous remercie beaucoup, M. Lane.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, j'aimerais avoir certains éclaircissements à propos de ces chiffres. Ils révèlent une baisse, semble-t-il, d'environ 10 000 ou 15 000 —

**Le sénateur Cochrane:** Il y avait Air Atlantic à cette époque.

**Le sénateur Bonnell:** Je sais, on présume que la chute est attribuable à un changement dans le service.

**Le sénateur Cochrane:** Oui, une autre société aérienne, Air Atlantic.

**M. Lane:** Oui, monsieur. A un certain moment, bien sûr, Air Canada offrait un service d'avions à réaction, un DC-9, tout comme Canadien. Je ne suis pas certain si à cette époque la société était associée avec EPA ou si elle avait conclu d'autres arrangements, mais elle offrait également le service d'appareils 737. Je crois qu'elle offrait deux vols quotidiens de 737 tandis que nous offrions un vol quotidien de DC-9. Ainsi lorsque ce changement est survenu en 1987 et que Canadien a interrompu son service de 737, il s'en est suivi naturellement une baisse de trafic.

**Le sénateur Stollery:** Il est intéressant de constater que, d'après ces chiffres, il semble y avoir une baisse du trafic lorsque le service à réaction est remplacé par le Dash 8 ou un service d'appareils qui ne sont pas à réaction.

**M. Lane:** En effet, c'est ce que semblent indiquer ces chiffres. Naturellement, il y a eu également des changements dans la structure des routes avec l'autre appareil, on a développé l'idée de faire de Halifax une plaque tournante, ce qui a pu contribuer à une modification de la répartition entre les aéroports.

**Le sénateur Stollery:** Peut-être que certaines personnes se rendaient à Deer Lake pour prendre l'avion à réaction mais une fois que ce service a été interrompu, le nombre de passagers a diminué de 10 000 personnes par année.

**M. Lane:** Oui, et Stephenville assurait vers le nord des liaisons qui étaient exploitées à partir d'ici. Le Labrador et la côte ouest de Terre-Neuve ont de nombreuses affinités, il y a du travail là-bas, et à l'époque, Stephenville assurait la liaison vers le Labrador via le réseau canadien et je crois que cela attirait un nombre considérable de passagers. Cette liaison vers le Labrador est maintenant assurée exclusivement par Deer Lake et c'est ce qui a causé le développement de cet endroit.

[Text]

**Senator Stollery:** It lost that. It would be interesting, Mr. Chairman, to find out, if you factored out the part of that that was because there was a connection from Stephenville to Labrador, just what happens when you replace the jet service with a non-jet service because, according to those figures, roughly, you see a significant lowering of passengers using the airport. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lane. Is Mr. Byrnes here? Mr. Byrnes, I have a couple of questions to ask you. Have you been here for the full two days of Hearings?

**Mr. Robert Byrnes, Stephenville Transportation Commission:** Pretty well.

**The Chairman:** Pretty well? Yesterday, Mr. Byrnes, you asked me to take you off the witnesses who were appearing yesterday afternoon because you gave me a clear impression that you wanted to be heard after Air Canada, and after First Air.

**Mr. Byrnes:** Yes.

**The Chairman:** I was under the impression that you had some information which might throw some new light into this particular matter. It is an unusual request to make, and I granted you that request and took you off yesterday. This is a good brief you have presented, but we have heard practically everything before. I am going to give you ten minutes to look at your brief, just quickly, and point out in that brief anything that you can find in it that we haven't heard before.

**Senator Stollery:** Or else he is going to have you executed.

**Senator Cochrane:** It sure sounds that way.

**The Chairman:** We are getting the firing squad outside right now.

**Mr. Byrnes:** It is getting close to supper. This is not the first time that I have drawn the ire of one of these committees, I must say. The reason why I asked to do this is because I am a Councillor with the Town of Stephenville, and just as an opportunity was given to Air Canada to enter into some discussion today, as well as First Air, I felt it was perhaps wise to lead my brief, on behalf of the Stephenville Transportation Commission, which to a certain degree is associated with the Town, and would also give me an opportunity to gather some extra information which perhaps might need to be clarified to some degree. As you are probably aware, there seems to be conflicting statistics which have been handed around, which, I assume, leads some people here to be somewhat confused.

**The Chairman:** If you have got anything to clarify, be my guest. That is what I thought you were going to do.

**Mr. Byrnes:** As you pointed out, a fair amount of the brief, obviously, I would not have to read. That information is there for your perusal. There are, again, some points I would like to clarify. You will notice that I have added a couple of appendices to the brief, one of which was gathered today out of some questions which arose here today. I think that it might have been unclear. One of those is not attached to your appendix. It

[Traduction]

**Le sénateur Stollery:** Il l'a perdu. Il serait intéressant, monsieur le président, de déterminer si vous avez tenu compte du fait, que c'était parce qu'il existait une liaison entre Stephenville et le Labrador, et que c'est ce qui se passe lorsque vous remplacez le jet par un avion non réacté parce que, selon ces chiffres, vous constatez une diminution importante du nombre des passagers utilisant l'aéroport. Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Lane. M. Byrnes est-il ici? Monsieur Byrnes, j'ai quelques questions à vous poser. Avez-vous été présent pendant les deux jours d'audience?

**M. Robert Byrnes, Stephenville Transportation Commission:** Pratiquement.

**Le président:** Pratiquement? Hier, monsieur Byrnes, vous m'avez demandé de retirer votre nom de la liste des témoins qui devaient comparaître hier après-midi parce que vous m'avez clairement donné l'impression que vous vouliez vous faire entendre après Air Canada et après First Air.

**M. Byrnes:** Oui.

**Le président:** J'avais l'impression que vous possédiez certains renseignements qui pourraient fournir de nouveaux éclaircissements sur cette question particulière. Il s'agit d'une demande inhabituelle à laquelle j'ai accédé et j'ai enlevé votre nom de la liste des témoins hier. Le mémoire que vous avez présenté est excellent, mais nous avons entendu pratiquement tout ce qu'il y avait à dire. Je vais vous accorder dix minutes pour examiner votre mémoire, rapidement, et pour signaler dans ce mémoire les points qui, selon vous, n'ont pas encore été débattus.

**Le sénateur Stollery:** Sinon, il va vous faire exécuter.

**Le sénateur Cochrane:** C'est ce qui me semble être le cas.

**Le président:** Le peloton d'exécution est actuellement en train de prendre place à l'extérieur.

**M. Byrnes:** L'heure du dîner approche. Ce n'est pas la première fois que je provoque la colère de l'un de ces comités, je dois l'avouer. La raison pour laquelle je vous ai demandé d'agir ainsi est que je suis conseiller municipal de la ville de Stephenville et comme il a été donné l'occasion à Air Canada, ainsi qu'à First Air, de participer aux débats aujourd'hui, j'ai cru qu'il était peut-être sage de présenter mon mémoire, au nom de la Stephenville Transportation Commission qui, dans une certaine mesure, est liée avec la ville, ce qui me donnerait également l'occasion de rassembler des renseignements supplémentaires qui pourraient peut-être nécessiter certaines explications. Comme vous le savez probablement, il semble que des statistiques contradictoires ont été distribuées, ce qui, je présume, a créé une certaine confusion.

**Le président:** Si vous avez quoi que ce soit à clarifier, faites-le. C'est ce que je croyais que vous alliez faire.

**M. Byrnes:** Comme vous l'avez signalé, il est évident que je n'aurais pas besoin de lire une bonne partie du mémoire. Ces renseignements vous ont été fournis pour que vous les lisiez. Encore une fois, il y a quelques points que j'aimerais clarifier. Vous constaterez que j'ai ajouté quelques annexes au mémoire, dont l'une a été reprise aujourd'hui avec certaines des questions qui ont été soulevées. Je pense que cela n'a peut-être pas

## [Text]

is table 2, entitled Total Emplaned/Deplaned Mail Cargo and Express. It gives a clear indication of the pounds of freight that was carried by Air Canada. Of course, that is for Air Canada, for the years 1984, 1985, 1986, 1987 and 1988. The reason why the significant drop for 1987 and 1988 was that fish shipments from Stephenville declined significantly. The market has been in a downspin over the past few years. In addition to that, of course, the loss of the Air Cargo freighter by Air Canada, plus the previous manager that Air Canada had in Stephenville retired. The man was a workaholic, he still is. He dedicated a lot of his extra time and energy into promoting the sale of fish.

What I wanted to point out is that one of the problems that seems to be cropping up, which causes some concern, is relative to the amount of cargo space that we have today, as compared to the amount of cargo space which was present in the past. In looking at some of the information presented, and I think one of the other persons who appeared here referred to the Atlantic Province Transportation Commission as perhaps not doing their job; when you look at the size, as mentioned, I believe, in the Air Canada brief, of the cargo door on a Dash 8 as compared to the cargo door on a DC-9. I heard some rtut tut's here in the audience is, and part of the reason is, I think, because people are aware. As a comparison, I might say to you, sir, that the closet in the front door of my house is twice the size of the doorway of the entrance to the house. I would shudder to think of my wife trying to put all our furniture in the closet.

Today, as well, some information was presented to me concerning a fish shipper in Yarmouth, Nova Scotia, and I think one of the briefs presented yesterday indicated that in Yarmouth, Nova Scotia, there is no difficulty with cargo shipments. This person, and I have his name and phone number, I told him I was appearing at Senate Hearings today. Unfortunately, it was short notice for him, but he has indicated to me that Air Canada, since they have left, they have entered into an arrangement with him whereby Air Canada hauls his fish from Yarmouth to Halifax, in order to accommodate him, and one of the reasons is because Air Nova cannot handle the shipment of fish that he has from Yarmouth. I quote this man, he says:

Air Nova has done everything possible to weasel out of handling my freight.

He has nothing but praise for Air Canada and he wanted to make that clear today. Air Canada, he has found, had an agreement with him to haul his product and they continue to do so. I am sure it is probably at a loss. I will leave with the Clerk this person's name and his phone number, so that you can contact him, but I think his problem is symptomatic of what we are going to experience here. Yes, you may have a lot of planes flying and yes, they may have a certain amount of space per plane, but when you try to ship any quantity of product at a given time, that cannot be accommodated to the same degree on one of those small planes than could have been accommodated on a DC-9 and again, here is living proof or liv-

## [Traduction]

été clair. L'une de celles-ci n'est pas jointe à vos annexes. Il s'agit du tableau 2, intitulé Total Emplaned/Deplaned Mail Cargo and Express. Il indique clairement la quantité de fret qui a été transporté par Air Canada. Évidemment, ces chiffres concernent Air Canada pour les années 1984, 1985, 1986, 1987 et 1988. La raison de la baisse importante qui s'est produite en 1987 et 1988 est que le nombre d'expéditions de poissons à partir de Stephenville a considérablement diminué. Le marché est à la baisse depuis les dernières années. S'ajoutent à cela, évidemment, la perte par Air Canada de son avion-cargo et la retraite du précédent directeur d'Air Canada à Stephenville. Cet homme était un bourreau de travail, et il en est encore un. Il a consacré une bonne partie de son temps libre et de son énergie à promouvoir la vente du poisson.

Je voulais signaler que l'un des problèmes, qui semble se poser et qui cause certaines inquiétudes, concerne l'espace de chargement que nous avons aujourd'hui comparativement à celui que nous possédions dans le passé. Si on examine certains des renseignements soumis, et je pense que l'une des autres personnes qui ont comparu a indiqué que la Commission des transports des provinces de l'Atlantique n'effectuait peut-être pas son travail... lorsqu'on compare la grandeur, mentionnée, je crois, dans le mémoire présentée par Air Canada, de la porte de chargement d'un Dash 8 à celle de la porte de chargement d'un DC-9. J'ai entendu quelques exclamations désapprobatives dans l'assistance, et cela est dû en partie, je crois, au fait que les gens sont au courant. Par comparaison, je pourrais vous dire, monsieur, que le placard se trouvent près de la porte d'entrée de ma maison est le double de l'embrasement de l'entrée de la maison. Je frémis rien qu'à la pensée de ma femme en train d'essayer de mettre tous les meubles dans le placard.

On m'a également fourni aujourd'hui des renseignements au sujet d'un expéditeur de poissons de Yarmouth (Nouvelle-Écosse) et je pense que l'un des mémoires présentés hier indiquait qu'à Yarmouth (Nouvelle-Écosse), on n'éprouve aucune difficulté en ce qui concerne les expéditions de fret. J'ai dit à cet homme, dont je possède le nom et le numéro de téléphone, que je comparaisais aujourd'hui aux audiences du Sénat. Malheureusement, ce délai était trop court pour lui, mais il m'a indiqué qu'Air Canada, depuis qu'elle a quitté les lieux, a conclu une entente avec lui en vertu de laquelle elle transporte son poisson de Yarmouth à Halifax afin de lui faciliter les choses et ce, parce que Air Nova ne peut pas transporter son poisson à partir de Yarmouth. Cet homme dit et je cite:

Air Nova a fait tout ce qu'elle a pu pour ne pas avoir à transporter mes marchandises.

Il n'a que des éloges pour Air Canada et il voulait l'indiquer clairement aujourd'hui. Air Canada, a-t-il conclu, s'était entendue avec lui pour transporter son produit et elle continue à le faire. Je suis sûr qu'elle le fait probablement à perte. Je vais laisser au greffier le nom et le numéro de téléphone de cette personne pour que vous puissiez communiquer avec elle, mais je pense que son problème est symptomatique de la situation que nous allons connaître ici. C'est vrai qu'il y aura un grand nombre de vols et c'est vrai qu'il y aura un certain espace dans chaque avion, mais lorsque vous essayez d'expédier une quantité d'un produit à un moment donné, il est impossible d'expédier la même quantité de marchandises à

*[Text]*

ing example, from Yarmouth, Nova Scotia. They have experienced this for some time now.

Again, this is the reason why I have asked to be on last.

In the brief, I talk about the Stephenville Airport and the fact that the Stephenville Airport cost the taxpayers of this country \$1.00. The facility is perhaps a first class one, second to none in the Atlantic region. It seems to defy all logic and sound economic sense, during times of fiscal restraint, to permit a facility such as this to be downgraded.

Again, perusing on, because I only have five minutes: one of the things I mention, as well; when the decision was made by Air Canada, and I have no great quarrel with Air Canada. The problem that we have incurred as a result of their leaving definitely leaves this area with a less than desirable service, as far as we are concerned. When you live in a region of the country such as we do, it is often very difficult and frustrating in accomplishing things which are done in relative ease in other parts of the country. A simple order for a car part or a boat motor for a fisherman may take weeks to receive and result in loss of income. From the corporate director in Montreal to the policy-makers in Ottawa, it is perplexing why there is such a fuss being created in this area, and I don't have any doubt that their concern is genuine. Unfortunately, they are not around to reassess the long term negative impact of the decisions on parts of the country such as this and, again, Mr. Randell is probably not aware of the problems that this person in Yarmouth is having with his cargo. It has been indicated here that local shippers here are having problems with their cargo.

All we are asking is that our need be recognized here as genuine, accept our concerns for the future of air transportation in the region as we base them, not on hysteria, but on information. There is information presented in here. You will notice, as well, in Appendix 1, the statistics from Air Canada. Unfortunately, I only have 1985, 1986, 1987, and 1988. The local manager refused to give me these statistics for 1989, and as you were told here today by the Air Canada representatives, they did not want to release those figures to you. Those are accurate figures, they came right from the Air Canada files here in Stephenville. It will indicate that there is, and there has been, a fairly lucrative business here for Air Canada, and these are Air Canada figures for Stephenville alone.

In Appendix 2, what I have included there for you is some information which came from a brief compiled by Transport Canada for the west coast region; their *Area Aviation Master Plan* and in that, they talk about the impact of Stephenville with regards to its role as an alternate for Gander. I guess my five minutes are running out.

*[Traduction]*

bord de l'un de ces petits avions qu'il aurait été possible d'expédier à bord d'un DC-9, et nous en avons la preuve vivante ou l'exemple vivant cette situation depuis un certain temps déjà.

Je rappelle que c'est la raison pour laquelle j'ai demandé à être entendu le dernier.

Dans le mémoire, je parle de l'aéroport de Stephenville et du fait que cet aéroport coûte aux contribuables du pays 1 \$. Ce sont peut-être des installations de première classe, les meilleures dans la région de l'Atlantique. Il semble contraire à la logique et à une saine gestion économique de permettre, en période de restrictions fiscales, que des installations comme celles-ci soient dévalorisées.

Je rappelle, en feuilletant le mémoire, parce que je n'ai que cinq minutes, une des choses que je mentionne aussi: lorsque la décision a été prise par Air Canada, et je n'ai rien contre Air Canada, le problème auquel nous avons été confrontés à la suite du départ définitif d'Air Canada est que cette région n'obtient plus qu'un service médiocre, selon nous. Lorsque vous habitez une région du pays comme la nôtre, il est souvent très difficile et frustrant d'accomplir des choses qui sont faites relativement facilement dans d'autres parties du pays. Une simple commande pour une pièce d'auto ou pour un moteur d'embarcation de pêche peut prendre des semaines à nous parvenir et entraîner une perte de revenu. Le directeur d'entreprise à Montréal, tout comme le décideur à Ottawa, ne sait que penser des protestations qui s'élèvent dans la région, et je ne doute pas que leur inquiétude soit sincère. Malheureusement, ils ne sont pas ici pour mesurer les effets négatifs à long terme des décisions qui sont prises sur certaines parties du pays comme le nôtre et, je le rappelle, M. Randell n'est probablement pas au courant des problèmes posés par la marchandise à cette personne de Yarmouth. On a indiqué ici que les expéditeurs locaux ont des problèmes avec leurs marchandises.

Nous demandons simplement qu'on reconnaisse que nos besoins sont réels, qu'on accepte les inquiétudes que nous exprimons au sujet du futur du transport aérien dans la région car elles reposent non pas sur l'hystérie mais sur de l'information. Des données sont présentées ici. Vous remarquerez également, à l'annexe 1, les statistiques d'Air Canada. Malheureusement, je n'ai en mains que les statistiques pour les années 1985, 1986, 1987 et 1988. L'administrateur local a refusé de me communiquer les statistiques pour l'année 1989, et comme vous l'ont dit ici aujourd'hui les représentants d'Air Canada, ils n'ont pas voulu vous laisser prendre connaissance de ces données. Ce sont des renseignements exacts, ils proviennent des dossiers d'Air Canada ici à Stephenville. Il ressort de ces données qu'il y a, et qu'il y a eu, un marché assez lucratif pour Air Canada, et ces données d'Air Canada ne concernent que Stephenville.

A l'annexe 2, j'ai inclus pour vous certains renseignements tirés d'un mémoire rédigé par Transport Canada pour la région de la Côte ouest; leur plan directeur de la navigation de surface dans lequel ils parlent de l'incidence de Stephenville en ce qui concerne son rôle à titre d'aéroport de dégagement pour Gander. Je crois que mes cinq minutes achèvent.

[Text]

The final point I would like to make is in reference to something that Senator Atkins had indicated earlier. Air Canada doesn't stand to lose a great deal from this deal with First Air. First Air is not so inclined to have somebody force Air Canada into a joint fare arrangement. The province has not given up on this. The people of Stephenville have not given up on this. We are awaiting a meeting between the Premier of Newfoundland, the President of Air Canada and hopefully, the President or the Executive Vice-President of First Air. Hopefully, they will be able to arrange a common sense approach to this matter.

If the business is not here, why does First Air want to come in? We feel that there is a need. If we are going to have any hope of development in this area in the future, we need that cargo capacity and again, we are asking that, if you have any clout in government, that you take our concerns back. Not only for what is happening here in Stephenville, but for what is going to happen in the rest of the country, eventually.

I am not sure if you have any questions.

**The Chairman:** We do. Mr. Byrnes, I just want to add: it is an excellent brief. It is one of the most thorough briefs that we have had, and your appendices are very, very interesting. Please don't misunderstand me, it was just that an enormous amount of it was already on file and spoken to, but as a brief, it is one of the best briefs.

**Mr. Byrnes:** That is one of the problems of being last, I guess.

**The Chairman:** Senator Cochrane.

**Senator Cochrane:** You went through appendix 1, and you went through appendix 2, but appendix 3, I look at the TOPS aircraft, and are you saying that in 1988, we had a total of 178 stop-overs here, at our alternate TOPS airport?

**Mr. Byrnes:** Yes, that is true.

**Senator Cochrane:** The figure is 88 that we have been hearing.

**Mr. Byrnes:** 88 over 90,000 pounds, 90 under 90,000. I think when Transport Canada looks at these figures, the smaller aircraft, they are not really interested in. I don't think they bring in a lot of revenue. We are very much interested in this, and one of the comments I made to one of the Senators earlier on is, we have made representation now to the federal government, on behalf of the Town. As one of our marketing strategies right now, we are hoping to go out and attract these smaller aircraft, right now, that nobody seems to be interested in. They are coming to our airport, so that will mean extra revenue.

As I have indicated in the brief, we don't want to be burdened on the rest of Canada, we want to make our own way, and this is one of the things that we eventually will be looking at. We are not trying to compete with Gander, we hope to continue to complement them. They have indicated that they are not interested in the smaller traffic, the smaller planes, again, we will be, here in Stephenville.

[Traduction]

En terminant, j'aimerais revenir sur ce qu'a dit précédemment le sénateur Atkins. Air Canada ne risque pas de perdre grand chose si elle conclut ce marché avec First Air. First Air n'est pas si encline à laisser quelqu'un forcer Air Canada à conclure un accord de tarif commun. La province n'a pas encore dit son dernier mot. Les gens de Stephenville n'ont pas encore abandonné la partie. Nous attendons une réunion entre le Premier ministre de Terre-Neuve, le président d'Air Canada et, nous l'espérons, le président ou le vice-président directeur de First Air. Nous espérons qu'ils sauront aborder de façon sensée cette question.

S'il n'y a pas de marché ici, pourquoi First Air veut-elle venir faire affaires ici? Nous estimons qu'il y a un besoin. Si nous voulons espérer mettre en valeur la région à l'avenir, nous avons besoin de pouvoir transporter cette marchandise et nous demandons à nouveau, si vous avez du poids au sein du gouvernement, que vous leur transmettiez nos inquiétudes. Non seulement en raison de ce qui arrive ici à Stephenville mais aussi pour ce qui risque d'arriver ailleurs au pays, éventuellement.

Je ne sais pas si vous avez des questions.

**Le président:** Oui. Monsieur Byrnes, je voudrais juste ajouter qu'il s'agit d'un excellent mémoire. C'est l'un des plus complets qui nous ait été présenté et vos annexes sont très, très intéressantes. Comprenez-moi bien, c'est simplement qu'une partie considérable des données présentées avait déjà été versée au dossier et commentée, mais il reste que votre mémoire est l'un des meilleurs.

**M. Byrnes:** Je suppose que c'est l'inconvénient de comparer le dernier.

**Le président:** Monsieur le sénateur Cochrane.

**Le sénateur Cochrane:** Vous avez regardé l'annexe 1, et vous avez regardé l'annexe 2, mais l'annexe 3, je consulte la rubrique avion TOPS et vous dites qu'en 1988, vous avez eu un total de 178 arrêts ici, à notre aéroport de dégagement TOPS?

**M. Byrnes:** Oui, c'est exact.

**Le sénateur Cochrane:** Le chiffre qui a été avancé devant nous est 88.

**M. Byrnes:** 88 arrêts pour les charges de plus de 90 000 livres, et 90 pour les charges de moins de 90 000 livre. Je pense que les autorités de Transport Canada examinent ces données, elles ne sont pas vraiment intéressées par les avions de plus petite taille. Je ne crois pas qu'ils rapportent beaucoup. Nous nous y intéressons beaucoup, et j'ai dit plus tôt à l'un des sénateurs que nous avions présenté des observations au gouvernement fédéral au nom de la ville. L'une de nos stratégies de commercialisation en ce moment est d'attirer ces avions de plus petite taille auxquels personne ne semble s'intéresser à l'heure actuelle. Ils viennent à notre aéroport, ce qui entraînera des revenus supplémentaires.

Comme je l'ai indiqué dans le mémoire, nous ne voulons être un fardeau pour le reste du Canada, nous voulons faire notre propre chemin, et il s'agit de l'une des choses que nous allons éventuellement examiner. Nous n'essayons pas de concurrencer Gander, nous espérons pouvoir continuer de le compléter. Les autorités ont indiqué qu'elles n'étaient pas intéressées à

[Text]

**Senator Cochrane:** So maybe you could co-ordinate your efforts with Mr. Lane in the marketing aspect of the TOPS program.

**Mr. Byrnes:** They have a lot of experience in marketing Gander Airport under the TOPS program. We would welcome any assistance. We have had some assistance from them in the past, from Mr. Dick Lane, and I am sure that we can count on their continued support in the future.

**Senator Cochrane:** Are you aware of anybody from this area going with this TOPS marketing group to market the alternate airport in Stephenville?

**Mr. Byrnes:** In the past, Stephenville has presented material to the Council of Gander, and they usually take that material with them, when they go, as a part of their marketing strategy for the Gander Airport.

**Senator Cochrane:** No one individual from this area?

**Mr. Byrnes:** No one individual from Stephenville has accompanied them, as far as I know.

**Senator Cochrane:** Thank you, very much.

**The Chairman:** Any further questions, gentlemen? Ladies?

**Senator Graham:** Mr. Chairman.

**Senator Graham:** Senator Graham.

**Senator Graham:** I want to agree with you, Mr. Chairman, that this is an excellent brief and it is well worth reading and I thank you for presenting it. I am looking at appendix 3, as well, which Senator Cochrane referred to, and I notice that you have the figures from January 1989 to October 1989 and the total is 44. You don't have the breakdown for those carriers over 90,000 pounds or those under 90,000 pounds. Despite the fact that you don't have the complete figures, you have got, what I would think to be nine and a half months or nine months. Is that correct? There seems to be a downward trend, with a figure of 44, with two and a half months to go. Is there any particular reason for that?

**Mr. Byrnes:** A lot of times, this depends on weather conditions, unfortunately. We are subject to the vagaries of weather. We wish for bad weather in Gander. When Gander is down, we get the business here. Unfortunately, they have had good weather.

One other point I would like to make here; I think that it was stated that when it comes to Corner Brook, Corner Brook accounts for a significant amount of the passenger load. I will enter into the Record a brief which was presented February 17, 1982, to the Air Transport Committee by Eastern Provincial Airways and in it, they are referring to a survey which says:

Of the Corner Brook residents, it was found that approximately 70% used Deer Lake, while 30% of the Corner Brook residents use Stephenville.

[Traduction]

recevoir des avions de plus petite taille. Rappelons-le, nous le sommes ici à Stephenville.

**Le sénateur Cochrane:** Alors peut-être que vous pourriez coordonner vos efforts avec M. Lane en ce qui concerne la commercialisation du programme TOPS.

**M. Byrnes:** Ils ont beaucoup d'expérience dans la commercialisation de l'aéroport de Gander sous le régime du programme TOPS. L'aide que nous pourrions recevoir sera la bienvenue. Nous avons déjà eu de l'aide de M. Dick Lane, et je suis certain que nous pouvons compter sur leur appui indéfectible à l'avenir.

**Le sénateur Cochrane:** Savez-vous si quelqu'un de la région se joindra au groupe de commercialisation TOPS pour commercialiser l'aéroport de dégagement à Stephenville?

**M. Byrnes:** Par le passé, Stephenville présentait des documents au Conseil de Gander qui s'en servait dans sa stratégie de commercialisation pour l'aéroport de Gander.

**Le sénateur Cochrane:** Personne de cette région?

**M. Byrnes:** A ma connaissance, personne de Stephenville ne les a accompagnés.

**Le sénateur Cochrane:** Merci beaucoup.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président.

**Le président:** Monsieur le sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, je désire signaler que je partage votre avis sur l'excellente qualité de ce mémoire. Il vaut la peine d'être lu, et je vous remercie de l'avoir présenté. J'ai examiné moi aussi l'annexe 3, mentionnée par le sénateur Cochrane, et j'ai remarqué qu'on y trouve les chiffres relatifs à la période de janvier à octobre 1989, dont le total est quarante-quatre. Il n'y a pas de ventilation de ces chiffres pour les transporteurs ayant une capacité de plus ou de moins de 90 000 livres. Malgré le fait que les chiffres ne soient pas complets, on y trouve, je crois, les données se rapportant à neuf mois et demi ou neuf mois de fonctionnement. Est-ce exact? Le chiffre quarante-quatre semble indiquer une tendance à la baisse, alors qu'il reste encore deux mois et demi à faire. Y a-t-il une raison particulière à cela?

**M. Byrnes:** Souvent, cela dépend de la température, malheureusement. Nous dépendons des caprices de la température. Nous souhaitons qu'il fasse mauvais à Gander, car dans ce cas, c'est nous qui sommes occupés. Malheureusement, il a fait beau à Gander.

Je voudrais signaler autre chose également. Lorsqu'il a été question de Corner Brook, quelqu'un a dit, je crois, que cette municipalité compte pour une proportion importante du trafic des passagers. Je vais faire inscrire au procès-verbal un mémoire présenté par Eastern Provincial Airways, le 17 février 1982, devant le Comité des transports aériens, où il était fait mention d'une étude qui affirmait:

Les chiffres ont montré que 70 p. 100 des résidents de Corner Brook se rendaient à Deer Lake et que 30 p. 100 de ces résidents allaient à Stephenville.

[Text]

**Senator Spivak:** When was this done?

**Mr. Byrnes:** The brief was presented to the Transport Committee on February 17, 1982. I will leave that with you, because it has some interesting figures there with regards to where these people come from.

**The Chairman:** Would you repeat the figures again, please?

**Mr. Byrnes:** The figures were:

Of the Corner Brook residents, it was found that approximately 70% used Deer Lake, while 30% used Stephenville.

I think somebody mentioned a figure of 60% or 70%.

**Senator Graham:** What do you infer from that? I thought that we had had some evidence that those figures have almost turned around.

**Mr. Byrnes:** Not wanting legal action against me, I am leaving it to your interpretation, sir.

**The Chairman:** Will you file that with the Clerk?

**Mr. Byrnes:** I will.

**The Chairman:** Any further questions? Mr. Byrnes, thank you very much. Yesterday, I sent an invitation to Mr. Thompson and he declined at that time, but has indicated today that he would like to furnish some new information and I agreed that we would hear him. He is the last witness. Mr. Thompson?

**Mr. David Thompson:** Thank you very much, Mr. Chairman. My request is primarily not to go on ad nauseam and prolong the Hearing. Primarily, what I would like to do is, if you would, tidy up the Record with regards to the various proposals that you have received, but not heard, and I wanted to, rather than read the index in your large binder, the two page index, I would ask you to accept all of the briefs that are here, which have not been presented, as well as a few others that have been given, but I don't believe that they have been given to you, and I would like to put those in the Record, and those are briefs by Newfoundland Tractor and Equipment Limited, which I will file with the Clerk, a brief by McCarthy's Party/Newfoundland Tours and Convention Services, one by the Department of Development and Tourism, which directly refers to Toulon Development Corporation and APAC International Limited, and those are all of the briefs that are being presented, some 65 in all, to your Committee.

There are a few pieces of correspondence which were raised in rebuttal, if you would, today by Mr. Casey. I would like to provide those other pieces of material. I will forward those to the Clerk of the Senate and basically, that is really all I wanted to bother the Committee with, other than that the Mayor has asked me, on behalf of the Town of Stephenville and all of the citizens, to extend our sincere thanks for the very complete and exhaustive Hearings that you have carried out here. You sat for long hours and have been very patient and heard a lot of repetitious evidence, but I speak on behalf of the

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** Quand l'étude a-t-elle été faite?

**M. Byrnes:** Le mémoire a été présenté au Comité des transports le 17 février 1982. Je vais vous le laisser parce qu'il renferme des données intéressantes concernant la provenance de ces personnes.

**Le président:** Auriez-vous l'obligeance de répéter ces chiffres s'il vous plaît?

**M. Byrnes:** C'étaient les chiffres suivants:

Les chiffres ont montré que 70 p. 100 des résidents de Corner Brook se rendaient à Deer Lake et que 30 p. 100 allaient à Stephenville.

Je crois que quelqu'un a mentionné une proportion de 60 ou 70 p. 100.

**Le sénateur Graham:** Qu'est-ce que vous en déduisez? Je croyais que nous disposions de certains témoignages établissant que ces chiffres avaient presque changé complètement.

**M. Byrnes:** Comme je ne désire pas être poursuivi en justice, je vais laisser cela à votre interprétation, monsieur.

**Le président:** Allez-vous déposer cela auprès du greffier?

**M. Byrnes:** Oui.

**Le président:** D'autres questions? M. Byrnes, merci beaucoup. Hier, j'ai invité M. Thompson à se présenter, et il a alors refusé, mais il a indiqué aujourd'hui qu'il aimerait fournir de nouveaux renseignements et j'ai accepté qu'il soit entendu. Il s'agit du dernier témoin. M. Thompson?

**M. David Thompson:** Merci beaucoup, Monsieur le président. Je tiens principalement à ne pas m'attarder ad nauseam et prolonger inutilement les audiences. Avec votre permission, j'aimerais d'abord mettre de l'ordre, pour les fins du procès-verbal, dans les diverses propositions qui ont été déposées mais non entendues, et j'aimerais, plutôt que de lire l'index qui figure dans votre gros cahier à anneaux, l'index de deux pages, vous demander d'accepter tous les mémoires qui sont ici, qui n'ont pas été présentés, ainsi que quelques autres qui ont été déposés, mais qui, je crois ne vous ont pas été donnés, et j'aimerais les faire inscrire au procès-verbal. Ce sont les mémoires préparés par Newfoundland Tractor and Equipment Limited, que je vais déposer auprès du greffier, par McCarthy's Party/Newfoundland Tours and Convention Services, un mémoire provenant du ministère du Développement et du Tourisme, qui fait directement référence à Toulon Development Corporation et à APAC International Limited; ce sont tous les mémoires, soixante-cinq en tout, qui ont été présentés à votre comité.

Avec votre permission, M. Casey a présenté quelques lettres en contre-preuve aujourd'hui. J'aimerais déposer ces autres documents. Je les enverrai au greffier du Sénat, et, en fait, c'est tout ce que j'avais à dire au Comité, exception faite, à la demande du maire, de la présentation des remerciements sincères de la municipalité de Stephenville et de tous ses citoyens pour les audiences complètes et approfondies que vous avez tenues ici. Vous avez siégé pendant de longues heures à écouter de nombreux témoignages répétitifs et avez fait preuve d'une grande patience, mais je déclare au nom du maire que nous

*[Text]*

Mayor in saying we have tried our best. We thank you. We understand that you may continue your Hearings. Having been one of the chief protagonists in this entire affair, we would welcome your invitation to appear on any matter, or to provide whatever information we have and, again, thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, David. Those will be tabled as Exhibits as you request, and there remains nothing for me but to thank you all for the attention you have given us, and the hospitality, to you, Your Worship, and to the members of the provincial government and to our solitary member of the House of Commons who is here.

I want to thank, particularly, the airline witnesses who, to my certain knowledge, had to make extensive changes to be with us here today, which reflects, of course, their respect for the fact that we consider this Inquiry to be important, and we are very, very grateful for that.

I really think there is nothing else to do. I think that you probably realize that there are some fairly strong individuals at this table who have some very interesting ideas, so it is going to be very, very interesting now. We are going to have to get some more information. We are going to have to call some more witnesses, but unfortunately, not in Stephenville. It will be in Ottawa.

We will adjourn the Hearings with our thanks for all of your good will.

*[Traduction]*

avons fait de notre mieux. Nous vous remercions. Nous comprenons qu'il est possible que vous continuiez les audiences. A titre d'intervenant principal dans toute cette affaire, nous apprécierions votre invitation à comparaître concernant toute question, ou à fournir tout renseignements dont nous disposons, et nous vous remercions encore une fois.

**Le président:** Merci, David. Ces documents seront déposés comme pièces selon votre requête. Il ne me reste plus qu'à vous remercier tous pour la prévenance et l'hospitalité que vous nous avez témoignées; merci, Monsieur le maire, Messieurs les députés provinciaux, et merci à notre unique député de la Chambre des communes.

Je voudrais remercier particulièrement, les témoins de la compagnie aérienne qui, je le sais, ont dû bouleverser leur horaire pour être avec nous aujourd'hui, ce qui reflète, bien sûr, leur respect pour l'importance que nous accordons à cette enquête, et nous leur en sommes très reconnaissants.

Je crois réellement qu'il ne reste rien d'autre à faire. Vous avez, je pense, constaté que d'assez fortes personnalités siègent à cette table, des gens qui ont des idées très intéressantes, le processus s'annonce donc passionnant. Nous aurons besoin de plus de renseignements. Il faudra convoquer d'autres témoins, mais malheureusement, pas à Stephenville. Ce sera à Ottawa.

Nous ajournons les audiences en vous remerciant tous de votre bonne volonté.







---

*From the Town of Gander:*

Fraser Lush, Town Councillor;  
Lew Holloway, Town Manager.

*From Air Canada:*

Ross McCormack, Vice-President, Marketing;  
Remy Lafrenière, Legal Counsel;  
Paul Casey, Director of Industry Services.

*From First Air:*

John Crichton, Executive Vice-President.

*From Stephenville Transportation Commission:*

Bob Byrnes, Councillor.

*De la Ville de Gander:*

Fraser Lush, conseiller municipal;  
Lew Holloway, administrateur municipal.

*De Air Canada:*

Ross McCormack, vice-président, Marchés;  
Remy Lafrenière; conseiller juridique;  
Paul Casey, Directeur des services de l'Industrie.

*De First Air:*

John Crichton, vice-président exécutif.

*De la Commission des Transports de Stephenville:*

Bob Byrnes, conseiller.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

*From the Newfoundland House of Assembly:*  
Jim Hodder, MHA, Port au Port.

*From Abitibi-Price Inc:*  
Steve McIsaac, Divisional Controller.

*From the Newfoundland House of Assembly:*  
Kevin Aylward, MHA, Stephenville.

*From the Newfoundland House of Assembly:*  
Larry Short, MHA, St. Georges.

*From the Port au Port Development Corporation:*  
Gerald Smith, President;  
Allan Alexander, Past-President.

*From the Newfoundland House of Assembly:*  
Bill Ramsay, MHA, Port aux Basques.

*From the Western Community College Small Business Entrepreneur Club:*  
Kathleen Mansfield, Student;  
Mr. Kirby, instructor.

*From the Department of Transport Canada:*  
Ronald Lane, Regional Director, Airports Group.

*De l'Assemblée législative de Terre-Neuve:*  
Jim Hodder, député, Port au Port.

*De l'Abitibi-Price Inc:*  
Steve McIsaac, contrôleur de divisions.

*De l'Assemblée législative de Terre-Neuve:*  
Kevin Aylward, député, Stephenville.

*De l'Assemblée législative de Terre-Neuve:*  
Larry Short, député, St. Georges.

*De Port au Port Development Corporation:*  
Gerald Smith, Président;  
Allan Alexander, Ancien président.

*De l'Assemblée législative de Terre-Neuve:*  
Bill Ramsay, député, Port aux Basques.

*De Western Community College Small Business Entrepreneur Club:*  
Kathleen Mansfield, étudiante;  
M. Kirby, instructeur.

*De Transports Canada:*  
Ronald Lane, directeur régional, Group d'aéroports.

*(Continued on previous page)*

*(Suite à la page précédente)*

AI  
C19  
T83



Second Session  
Thirty-fourth Parliament, 1989

Deuxième session de la  
trente-quatrième législature, 1989

SENATE OF CANADA

---

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et communications

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

---

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

---

Thursday, November 30, 1989

Le jeudi 30 novembre 1989

**Issue No. 8**

**Fascicule n° 8**

**Fifth proceedings on:**

**Cinquième fascicule concernant:**

Air Canada—Stephenville Inquiry

---

Air Canada—Enquête Stephenville

---

**APPEARING:**  
The Honourable Shirley Martin, P.C., M.P.,  
Minister of State (Transport)

---

**COMPARAÎT:**  
L'honorable Shirley Martin, c.p., députée,  
Ministre d'État (Transports)

---

**WITNESSES:**  
(See back cover)

**TÉMOINS:**  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*  
The Honourable Keith Davey, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Atkins	Marshall
Bonnell	Molgat
Cochrane	*Murray, P.C.
Davey	(or Doody)
F. Leblanc	Spivak
*MacEachen, P.C.	Stewart
(or Frith)	Stollery
	Turner

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

*On November 8, 1989:*

Senator Petten for Senator Davey  
Senator Hicks for Senator Stewart

*Le 10 novembre 1989:*

Sénateur Davey pour Sénateur Petten  
Sénateur Stewart pour Sénateur Hicks

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

L'honorable Finlay MacDonald, *Président*  
L'honorable Keith Davey, *Vice-président*

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	Marshall
Bonnell	Molgat
Cochrane	*Murray, P.C.
Davey	(ou Doody)
F. Leblanc	Spivak
*MacEachen, P.C.	Stewart
(ou Frith)	Stollery
	Turner

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

*Le 8 novembre 1989:*

Sénateur Petten pour Sénateur Davey  
Sénateur Hicks pour Sénateur Stewart

*Le 10 novembre 1989:*

Sénateur Davey pour Sénateur Petten  
Sénateur Stewart pour Sénateur Hicks

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, on Wednesday, 28th June 1989:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the inquiry of the Honourable Senator Marshall calling the attention of the Senate to the effects of the announcement by Air Canada on February 1, 1989, to withdraw service from the Town of Stephenville in the Province of Newfoundland, effective June 17, 1989,

And on the motion of the Honourable Senator Bonnell, seconded by the Honourable Senator Olson, P.C., that the inquiry be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications; and

That the Committee report to the Senate no later than December 31, 1989.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* le mercredi 28 juin 1989:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur l'interpellation de l'honorable sénateur Marshall, attirant l'attention du Sénat sur les conséquences de l'annonce faite par Air Canada en date du 1<sup>er</sup> février 1989, de ne plus desservir la ville de Stephenville, dans la province de Terre-Neuve, à compter du 17 juin 1989,

Et sur la motion de l'honorable sénateur Bonnell, appuyé par l'honorable sénateur Olson, C.P., que l'interpellation soit déferée au Comité sénatorial permanent des transports et des communications; et

Que le Comité présente son rapport au Sénat au plus tard le 31 décembre 1989.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Gordon Barnhart

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 30, 1989  
(12)

## [Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met today in room 257, East Block at 3:32 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Cochrane, MacDonald, Spivak, Stewart et Stollery. (6)

*In attendance:* John Christopher, Science and Technology Division, Library of Parliament; Ms. Jill Anne Pickard, Administrative and Research Assistant to the Committee.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

*Appearing:* The Honourable Shirley Martin, P.C., M.P., Minister of State (Transport).

## Witnesses:

## From Transport Canada:

Mr. Brian Oliver, Policy Advisor, Domestic Air Policy.

Mr. Doug Gerrie, Senior Director General, Airport Authority Group.

## From the National Transport Agency of Canada:

Mr. Keith Thompson, Q.C., Executive Director.

The Committee resumed its deliberations on the inquiry of the Honourable Senator Marshall calling the attention of the Senate to the effects of the announcement by Air Canada on February 1, 1989, to withdraw service from the Town of Stephenville in the Province of Newfoundland, effective June 17, 1989.

The Minister made a brief presentation and, with the assistance of Messrs Oliver, Gerrie and Thompson, answered questions.

At 4:27 o'clock p.m., the Committee adjourned for a short break.

At 4:31 o'clock p.m., the Committee proceeded *in camera*.

The Committee ordered staff to draft a report under the direction of the Chairman for consideration at a later date.

At 4:41 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier du Comité*

*Blair G. Armitage*

*Clerk of the Committee*

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 30 NOVEMBRE 1989  
(12)

## [Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 15 h 32, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Cochrane, MacDonald, Spivak, Stewart et Stollery. (6)

*Présent:* John Christopher, Division des sciences et de la technologie, Bibliothèque du Parlement; M<sup>me</sup> Jill Anne Pickard, adjointe du Comité à l'administration et à la recherche.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Comparaît:* L'honorable Shirley Martin, c.p., député, ministre d'État (Transports).

## Témoins:

## De Transports Canada:

M. Brian Oliver, conseiller de la politique, Politique nationale de l'air.

M. Doug Gerrie, directeur général principal, Groupe de gestion des Aéroports.

## De l'Office national des transports du Canada:

M. Keith Thompson, c.r., directeur exécutif.

Le Comité poursuit son étude de l'interpellation de l'honorable sénateur Marshall, attirant l'attention du Sénat sur les conséquences de l'annonce faite par Air Canada en date du 1<sup>er</sup> février 1989, de ne plus desservir la ville de Stephenville, dans la province de Terre-Neuve, à compter du 17 juin 1989.

Le ministre fait une brève déclaration et, avec l'aide de MM. Oliver, Gerrie et Thompson, répond aux questions.

À 16 h 27, le Comité suspend momentanément ses travaux.

À 16 h 31, le Comité poursuit sa séance à huis clos.

Le Comité ordonne au personnel de rédiger, sous la direction du président, un rapport que le Comité examinera à une date ultérieure.

À 16 h 41, le Comité ajourne ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, November 30, 1989

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3.30 p.m., to consider matters relating to the Stephenville Inquiry.

**Senator Finlay MacDonald** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Before we commence the formal part of our meeting, I would like to ask honourable senators to remain after the witnesses have finished their submissions so that we can complete some business of the committee and discuss the next meeting which will be held around December 12, rather than next week.

We have with us today the Honourable Shirley Martin, who is the Minister of State for Transport. With her is Mr. Keith Thompson, the Executive Director of the National Transportation Agency. Without further ado, then, Madam Minister, perhaps you will begin your presentation and introduce your other colleagues.

**The Honourable Shirley Martin, Minister of State for Transport:** Thank you very much, Mr. Chairman. I am pleased to be with you today as you are concluding your hearings. I have an opening statement to make, but before doing so I would like to complete the introductions of the colleagues who are with me today.

On my far left is Mr. Brian Oliver, who is the Senior Policy Advisor, Domestic Air Policy for Transport Canada. Next to him and on my immediately left is Mr. Douglas K. Gerrie, who is the Senior Director General, Airports Authority Group, Transport Canada. You have already introduced Mr. Keith Thompson of the National Transportation Agency, Mr. Chairman.

As you know, the National Transportation Act came into effect on January 1, 1988. The purpose of that act is to provide both shippers and travellers with a safe, economic and efficient network of viable and effective transportation services at the lowest possible cost, while making the best use of all available transportation modes. While the act has only been in force less than two years, and all the evidence is not yet in, it would appear, particularly in the air mode, to be a success. Indeed, the unexpected, phenomenal growth in air traffic since economic regulatory reform has created capacity problems at several of our airports, and certainly at Toronto and Vancouver International airports. The maritime region currently enjoys an unprecedented increase in both frequency and types of service available to travellers and shippers alike.

With specific reference to Stephenville, I note that since Air Canada's withdrawal from that market, Air Atlantic has not only moved to cover those flights but indeed has increased the number and destinations of flights available on a per week basis. This is obviously in response to market forces. While I understand the concern being expressed with regard to the presence in the market of only one airline, I would like to point out the dangers of fragmenting any limited market to such an

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 30 novembre 1989

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 30 pour examiner certaines questions liées à l'enquête sur Stephenville.

**Le sénateur Finlay MacDonald** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Avant d'ouvrir officiellement la séance, je demanderais aux sénateurs de bien vouloir rester après l'audition des témoins afin que nous puissions régler certaines questions et discuter de notre prochaine réunion qui aura lieu autour du 12 décembre plutôt que la semaine prochaine.

Nous recevons aujourd'hui l'honorable Shirley Martin, ministre d'État aux Transports. Elle est accompagnée de M. Keith Thompson, directeur général de l'Office national des transports. Madame la ministre, à vous la parole, mais peut-être pourriez-vous commencer par nous présenter vos autres collègues.

**L'honorable Shirley Martin, ministre d'État aux Transports:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis heureuse d'être parmi vous aujourd'hui alors que vous en arrivez à la conclusion de vos audiences. Je ferai une déclaration liminaire mais je voudrais tout d'abord finir de présenter les collaborateurs qui m'accompagnent aujourd'hui.

À mon extrême gauche, M. Brian Oliver, conseiller principal—Politiques nationales de l'Air, Transports Canada. Entre lui et moi, M. Douglas K. Gerrie, directeur exécutif du Groupe de gestion des aéroports, Transports Canada. Vous avez déjà présenté M. Keith Thompson de l'Office national des transports.

Comme vous le savez, la Loi nationale sur les transports qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1988 a pour objet de garantir aux affrêteurs et aux voyageurs un réseau sûr, économique et efficace de services de transport tout en utilisant au mieux tous les modes de transport existants. Bien que la loi ait à peine deux ans et que nous n'ayons pas encore toutes les données voulues, il semble, en particulier pour ce qui est du transport aérien, que le pari ait été tenu. En fait, l'augmentation phénoménale et inattendue du trafic aérien depuis la réforme de la réglementation économique a provoqué des problèmes d'encombrement à plusieurs de nos aéroports et en particulier aux aéroports internationaux de Toronto et de Vancouver. La région des Maritimes connaît une augmentation sans précédent de la fréquence et des types de services offerts aux voyageurs et aux affrêteurs.

Pour ce qui est de Stephenville, depuis qu'Air Canada s'est retirée, Air Atlantique a non seulement repris ses vols mais encore les a multipliés et y a ajouté certaines autres destinations. Il s'agit là de toute évidence du jeu de l'offre et de la demande. Je comprends évidemment que l'on s'inquiète qu'il n'y ait qu'une seule compagnie aérienne pour desservir ce marché, mais je vous signalerai qu'il est dangereux de trop fragmenter un marché limité. Vient un jour où aucune compagnie

## [Text]

extent that no airline can sustain a viable presence in that market, with a resultant withdrawal of all services. This brings me directly to the issue of joint fares.

As you know, the new act does not compel carriers to enter into joint fares, and indeed carriers were never required to do so. This has always been seen as strictly a commercial arrangement. To attempt to regulate in this fashion now would be a major step backwards into a degree of government control over the operations of private air carriers never before exercised in this country. In addition, regulating joint fares would undoubtedly be an administrative nightmare. Air Canada alone has 35,000 joint fares, both domestically and internationally, and simply requiring airlines to enter into joint fares would not be enough. The agency would have to assess each arrangement individually, based on market conditions. This process would take months and thus would be of little or no benefit to either the airlines or, more importantly, to the consumer.

The thrust of the act is to allow transportation companies the freedom to respond to the marketplace in a manner consistent with sound business practices. It does, however, make these actions subject to the provisions of other federal laws, such as the Competition Act. I would submit to you that this issue is best dealt with in that context.

With respect to the issue of cargo capacity, it is my understanding, upon review of the submissions made to you in Stephenville, that there is contradictory evidence as to the availability and utilization of such cargo space. Both Air Canada and Air Atlantic maintain that available cargo capacity has consistently been under-utilized, both before and after Air Canada's withdrawal from Stephenville. Sound business practice would dictate that, if cargo were there to be shipped, the cargo space would be made available.

Some reference has also been made to section 85 of the act which would permit the minister to provide direct or indirect financial assistance in order to ensure that no community is left without essential service. This is viewed to be for short-term, emergency situations and was never intended to be a subsidy program. While no definition as yet has been established of what constitutes an essential service, it is clear that the very existence of the community would have to be threatened by the loss of this service. Factors such as the availability of alternative modes of transportation and the availability of other air services at or near the community in question would be considered in determining the essential nature of this service. The specific criteria are currently being developed by the officials and will be national in their application. To date, there have been no applications under this section of the act.

Reference has also been made to the so-called designated area which is still subject to a degree of regulation. I can tell you that no consideration has, to date, been given to expanding that area. Any speculation at this time is premature, since the legislative four-year review will provide us with a much sounder basis upon which to make any such determination.

On the subject of the future of Stephenville Airport, I recently met with representatives of the community in Ste-

## [Traduction]

aérienne n'est en mesure d'offrir ce service et où tout le monde se retire. Cela m'amène à la question des tarifs additionnés.

Comme vous le savez, la nouvelle loi n'oblige pas les transporteurs à offrir des tarifs additionnés et ils n'y ont d'ailleurs jamais été tenus. Il s'est toujours agi d'une opération strictement commerciale. Essayez de réglementer les choses de cette façon représenterait un grand pas en arrière car le gouvernement s'arrogerait ainsi le droit de contrôler les opérations des transporteurs aériens privés comme cela ne s'est jamais fait au pays. De plus, imposer des tarifs additionnés serait à coup sûr un cauchemar administratif. Air Canada à elle seule offre 35,000 tarifs additionnés, sur des vols nationaux et internationaux, alors exiger que les compagnies aériennes offrent des tarifs additionnés, sans plus, ne suffirait pas. L'Office devrait en effet examiner chaque cas individuellement, en fonction du marché. Cela prendrait des mois et ne serait rentable ni pour les compagnies aériennes ni, et c'est plus important, pour les consommateurs.

La Loi vise essentiellement à donner aux compagnies de transport la liberté de répondre au marché en faisant appel à des pratiques commerciales éprouvées. Elle a assujéti néanmoins ces mesures à d'autres lois fédérales comme la Loi sur la concurrence. J'estime qu'il est préférable d'envisager cette question dans ce contexte.

Pour ce qui est de la capacité de transport de marchandises, je crois, d'après les témoignages que vous avez reçus à Stephenville, que tout le monde n'est pas d'accord quant à l'utilisation et à l'existence de cette capacité. Air Canada et Air Atlantique affirment que la capacité a toujours été sous-utilisée, avant et après le départ d'Air Canada. De bonnes pratiques commerciales dicteraient que s'il y avait des marchandises à expédier, la capacité serait là.

On a également fait allusion à l'article 85 de la Loi qui permettrait au ministre d'apporter une assistance financière directe ou indirecte pour qu'aucune localité ne soit privée d'un service essentiel. Cela ne peut s'appliquer qu'aux cas d'urgence, à court terme, car il n'a jamais été question de programme de subvention. Bien que l'on n'ait pas encore défini ce qui constitue un service essentiel, il est clair que l'existence même de la collectivité devrait être menacée par la perte de ce service. Lorsqu'il existe d'autres modes de transport et d'autres services aériens à proximité, le service n'est plus considéré comme essentiel. Le ministère est en train d'établir des critères spécifiques dont l'application sera nationale. Jusqu'ici, aucune demande n'a été présentée en vertu de cet article de la Loi.

On a également parlé de la région dite désignée qui fait encore l'objet d'une certaine réglementation. Je peux vous dire qu'il n'a pas jusqu'ici été question d'élargir cette région. Toute supposition à cet égard est prématurée étant donné que la révision de la loi qui est prévue après quatre ans nous donnera une bien meilleure occasion de réfléchir à la question.

Quant à l'avenir de Stephenville, j'ai eu récemment une rencontre avec des représentants de la population. Certains

[Text]

phenville. Among the concerns expressed were those related to the crash-fire-rescue category of the airport. I subsequently directed my officials to maintain the present category until at least December 31, 1990. This is to afford the community more time to market the airport, and the airline industry to further stabilize in its activities.

I have further requested my officials to liaise with their colleagues in the International Civil Aviation Organization—or ICAO—with a view to changing the designation of Stephenville Airport to that of alternate use, fuelling only. This will permit the site to continue to serve as an alternative for TOPS traffic, and in addition, to serve as an alternative for any international flight. This process is currently under way.

In light of the foregoing, and in view of Air Atlantic's continued and growing presence in Stephenville, Transport Canada's announcement concerning the construction of a combined services building can be fully justified. I believe that we have demonstrated our support for Stephenville Airport and its surrounding community.

I will not deny that the nature of the service at Stephenville has changed, but change does not mean less; it simply means different. We all have a role to play in adapting to this new environment, and if we continue to work together, we can ensure the future viability of the airport and its community. Thank you.

**The Chairman:** Thank you. Are there any questions?

**Senator Atkins:** Minister, I just wanted to refer to the last point you made, that change does not mean less. If you have met with the people at Stephenville, their big concern is that, if they do not have jet service into Stephenville after December 1990, then there could be a downgrading of the airport facility, which would mean that they would not be an alternative to Gander. I sense that this is not only a big concern to people in Stephenville but also to people in Gander, because if they do not have an alternate airport, then chances are that international flights are going to fly over Newfoundland completely. If that happens, the loss to them is going to be considerable. I think it is good that you are guaranteeing the facility as it is until 1990, but I would make the argument very strongly that I hope there is a way of keeping the facility so that it will accommodate jets. I sense from our experience down there that that would be a serious problem for them and a loss of considerable revenue, and would make it difficult for them to plan on a specific basis.

**Ms. Martin:** I think that there were about 88 flights in 1988, strangely enough, that came as a result of it. However, we review the categories of the airports every year, not just in Stephenville, but it is a common practice at all of the airports. I think that between now and the end of 1990, as I mentioned, we will give the service a chance to stabilize. I do not foresee a downgrading at that time unless something drastic happens between now and then. As you know, the category is based on the mix and the frequency of traffic in and out of the airport.

**Senator Spivak:** The one thing that I did not hear you mention in your remarks, Madam Minister, is the long-term

[Traduction]

s'inquiètent notamment des services de sauvetage et d'incendie de l'aéroport. J'ai ainsi demandé à mes collaborateurs de maintenir pour le moment cette catégorie de service, du moins jusqu'au 31 décembre 1990. Cela donnera à Stephenville plus de temps pour faire valoir son aéroport et à l'aviation la possibilité de mieux stabiliser ses activités.

J'ai d'autre part demandé à mes services de contacter leurs collègues de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou OACI afin de voir s'il ne serait pas possible de modifier la désignation de l'aéroport de Stephenville pour en faire un aéroport de dégagement, de ravitaillement seulement. Cela permettra à Stephenville de continuer à servir d'escale pour les vols transatlantiques ainsi que d'aéroport de dégagement pour tout vol international. Cette démarche est en cours.

Cela dit, et étant donné qu'Air Atlantique a entrepris de développer ses services à Stephenville, il semble tout à fait justifié que Transports Canada annonce la construction d'un immeuble de services généraux. Cela montre bien que nous voulons aider l'aéroport de Stephenville et la population environnante.

Je ne veux pas nier que la nature du service a changé à Stephenville mais le changement n'implique pas nécessairement une réduction, simplement une différence. Nous devons tous nous adapter à ce nouveau contexte et si nous continuons de collaborer, nous pourrions garantir la survie de cet aéroport et de cette localité. Merci.

**Le président:** Merci. Y a-t-il des questions?

**Le sénateur Atkins:** Madame la ministre, je voulais juste revenir sur ce que vous disiez en conclusion, à savoir que changement ne signifie pas nécessairement réduction. Si vous avez eu vous-même des entretiens avec des représentants de la population de Stephenville, vous aurez constaté que ce qui les inquiète, c'est que si l'on interrompt le service à réaction à Stephenville après décembre 1990, on risque de réduire la capacité de l'aéroport qui ne pourrait plus ainsi servir d'aéroport de dégagement de Gander. Cela préoccupe non seulement la population de Stephenville mais également celle de Gander car s'il n'y a pas d'aéroport de dégagement, il est très possible que les vols internationaux ne s'arrêtent plus jamais à Terre-Neuve. Ce serait une perte considérable pour la province. Il est bon que vous garantissiez les installations jusqu'à 1990 mais j'espère qu'il sera possible de les maintenir afin que cet aéroport puisse recevoir les avions à réaction. J'ai l'impression que vous comprenez que ce serait sinon un gros problème pour la population locale, qui perdrait des recettes considérables et qui aurait beaucoup de mal à s'en remettre.

**Mme Martin:** Je pense que cela a donné environ 88 vols en 1988, ce qui est assez surprenant. Toutefois, il est normal de réévaluer la catégorie de tous les aéroports, à tous les ans, et non pas uniquement celle de Stephenville. Je pense que d'ici la fin de 1990, comme je le disais, nous allons donner au service la possibilité de se stabiliser. Je ne prévois aucune dégradation du service pendant cette période, à moins d'événements déterminants. Comme vous le savez, la catégorie repose sur la composition et la fréquence du trafic d'un aéroport.

**Le sénateur Spivak:** Dans votre exposé, madame la ministre, la seule chose dont vous n'avez pas parlé c'est le développe-

[Text]

future, in terms of regional development. The point that impressed me the most about the loss of cargo jet service at Stephenville, as was presented by the Chamber of Commerce and many other groups, was the fact that, the rail service having been abandoned and with this kind of air service, it is jeopardizing their long-range future, which is very important in that area, given the unemployment rate and so forth.

The question I want to ask you is in regard to the public interest in that area. Is it really good enough to leave it to market forces? Surely, somewhere within the mandate of your department or of the National Transportation Agency or other areas of the federal government, there ought to be some branch or division that has a responsibility towards that very important area of regional economic development which will serve the public interest in Newfoundland. Is it good enough to say that market forces have been of such fantastic benefit to everybody that we should not intervene and instead let the market look after it?

**Ms. Martin:** Basically, Senator Spivak, I was impressed by the group that I met at Stephenville, because they did not come with their hands out and say, "Keep Air Canada here." They came and said, "We have an airport, and we are prepared to sell it if you can give us a few guarantees so that we know we will have the services that we require for it." They certainly have a very active response insofar as being able to sell the airport to cargo services, to private jets and to general aviation, as well as continuing in the marketplace. The airport facilities are there. The people who manage the airport and the people within the community have something that they can go out and sell. If the cargo is there, then I think you will find that the services will be provided. There is cargo space available now. The Dash-8 can be converted by removing seats very easily to add additional cargo space if it is required, and there are enough private cargo facilities out there so that if the city can prove that they have the opportunity, the facilities and the businesses that will need cargo shipping, then they may in fact be able to entice a straight cargo plane into the area, if the airport is there to service it. Those things, along with the entrepreneurship of the people in Stephenville, will service the needs of the development of the region.

**Senator Cochrane:** If I may continue on that line, I know for sure that there are other modes of cargo transportation that could accommodate the cargo that would be shipped out from Stephenville. However, I do not know if you are aware, Madam Minister, that the equipment that was there from Air Canada to accommodate the handling of cargo has been removed. Let us say that we get another cargo accommodation to facilitate the people there. Will the Minister of Transport confirm here that that machinery will be brought back in order to accommodate the cargo?

**Ms. Martin:** Perhaps you could clarify just what type of equipment you are talking about, senator, that has gone.

**Senator Cochrane:** I am not familiar with the type of equipment, but let me tell you that it has all gone. There was equip-

[Traduction]

ment régional à long terme. Ce qui m'a le plus frappé au sujet de la perte du service de fret aérien à réaction à Stephenville dans les exposés de la Chambre de commerce et de nombreux autres groupes, c'est le fait que sans service ferroviaire—car ce service a été abandonné—et vu le genre de service aérien qu'on propose maintenant, on compromet le développement à long terme qui, compte tenu du taux de chômage, etc., revêt une grande importance dans cette région.

J'aimerais savoir ce que vous pensez être dans l'intérêt public dans cette région. Est-il suffisant de s'en remettre aux forces du marché? Sûrement dans le mandat de votre ministère ou dans celui de l'Office national des transports ou encore dans celui d'autres organismes du gouvernement fédéral on prévoit des responsabilités en matière de développement économique régional qui puissent servir l'intérêt public à Terre-Neuve? Ce serait capital. Suffit-il de dire que les forces du marché se sont révélées si avantageuses pour tous que nous ne devons pas intervenir, qu'il faut s'en remettre au marché?

**Mme Martin:** En fait, monsieur le sénateur, j'étais impressionnée par le groupe de représentants que j'ai rencontré à Stephenville parce qu'ils ne sont pas venus les mains tendues en disant: «Laissez Air Canada ici». Ils sont venus et ont dit: «Nous avons un aéroport et nous sommes prêts à en faire la promotion si vous nous donnez quelques garanties en ce qui concerne les services dont nous avons besoin pour l'exploiter». Ils ont certainement fait preuve de beaucoup d'agressivité dans la promotion de leur aéroport auprès des compagnies de fret aérien, des propriétaires d'avions particuliers et de l'aviation générale, et ils ont gardé leur marché. Les installations aéroportuaires existent. Les administrateurs de l'aéroport et les habitants de la localité ont en main quelque chose dont ils peuvent faire la promotion. S'il y a du fret, je pense que vous constaterez que les services apparaîtront. La capacité existe déjà. On peut facilement convertir le Dash-8 en retirant des sièges afin d'augmenter sa capacité de transport si nécessaire. Il y a suffisamment de compagnies de fret aérien privées que si la ville démontre que le besoin existe et qu'elle possède les installations et les entreprises qui veulent ce service, il sera peut-être possible d'attirer dans la région un avion consacré uniquement au fret aérien. Tous ces facteurs de concert avec l'esprit d'entreprise de la population de Stephenville répondront aux besoins de la région en matière de développement.

**Le sénateur Cochrane:** Dans cette même veine, j'ai la preuve qu'il existe d'autres modes de transport de marchandises qu'on pourrait utiliser pour faire l'expédition à partir de Stephenville. Toutefois, je ne sais pas si vous savez, madame la ministre, que l'équipement d'Air Canada qui était sur place pour la manutention du fret n'est plus là. Disons que nous trouvons une autre compagnie d'assistance. La ministre peut-elle nous confirmer que l'on rapportera l'équipement nécessaire afin de pouvoir manutentionner le fret?

**Mme Martin:** Peut-être pourriez-vous m'expliquer quel est cet équipement disparu dont vous parlez, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Cochrane:** Je ne sais pas de quel genre d'équipement il s'agit, mais je vous assure qu'il n'est plus là. Il s'agis-

[Text]

ment available to lift large crates of fish into the airplane. That has gone. There was other equipment, and I do not specifically know the names because I am not mechanically inclined, but I could get that for you.

**Senator Stewart:** This is ground equipment.

**Senator Cochrane:** Yes, ground equipment.

**Ms. Martin:** Perhaps the department officials could correct me if I am wrong, but I certainly have not heard of any cargo arriving that cannot be handled with the equipment that is available. A cargo plane would not come in to offer services if the ground facilities were not available to it. Those are normally provided by handling companies rather than by Transport Canada.

**Senator Cochrane:** That is exactly my point. You see, we were hoping that Transport Canada would have the equipment left at the Stephenville Airport, so that we may be able to provide a service for cargo planes coming in.

**Ms. Martin:** I would like to have Mr. Gerrie answer that, but I do not think the equipment that disappeared was ours.

**Senator Cochrane:** It belonged to Air Canada.

**Mr. Douglas K. Gerrie, Senior Director General, Airports Authority Group, Transport Canada:** The town of Stephenville has bought a considerable amount of equipment, which is being operated by C&M at the moment. We had an aircraft come in a week ago and we did not have the capability to move the cargo. I suppose I would have to suggest, with respect, that the provision of ground handling equipment is not one that Transport Canada has been into at any airport in Canada. If the market is there, the private sector has responded with the equipment necessary to facilitate that. I am sure that if we have a stable market at Stephenville, the private sector will respond.

**Senator Cochrane:** Well, that does not satisfy my question. I realize that the equipment was owned by Air Canada and that at the time the equipment was put there Air Canada was a Crown corporation. I think that Transport Canada, in looking to the future of Stephenville—not just as a TOPS facility but in looking to the future of its regional development—should have left this equipment there to accommodate these people in the region.

Madam Minister, you did say, as well, that the cargo capacity was under-utilized. It may very well have been under-utilized over the past couple of years, but I can say that the people of Stephenville think that during that time Transport Canada intentionally downgraded the service there. I repeat that I am speaking of the views of the people now. The people there feel that, for the last two years, it was a known fact that Air Canada, the major jet service to Stephenville, was going to be pulled. That is why some of this heavy equipment was being pulled out.

**Ms. Martin:** Basically, senator, you are asking Transport Canada to provide a service to Stephenville that it provides to

[Traduction]

sait de l'équipement utilisé pour charger les grosses caisses de poisson à bord des avions. L'équipement n'est plus là. Il y avait également d'autres matériels que je ne connais pas de nom parce que je ne m'y connais pas beaucoup en mécanique, mais je peux me renseigner.

**Le sénateur Stewart:** Il s'agit d'équipement au sol.

**Le sénateur Cochrane:** Oui, d'équipement au sol.

**Mme Martin:** Sauf erreur, et les responsables du ministère me corrigeront, mais je n'ai jamais entendu parler de fret que l'on n'aurait pas pu décharger faute d'équipement. Aucun avion-cargo ne se présente s'il n'y a pas d'installation au sol. Or ce sont normalement les compagnies d'assistance et non pas le ministère des Transports qui offrent ses services.

**Le sénateur Cochrane:** Justement. Voyez-vous, nous aurions aimé que le ministère des transports exige que l'équipement reste sur place à l'aéroport de Stephenville afin que l'on puisse y accueillir les avions-cargos.

**Mme Martin:** Je vais demander à M. Gerrie de vous répondre, mais à ce que je sache, cet équipement qui aurait disparu ne nous appartenait pas.

**Le sénateur Cochrane:** L'équipement appartenait à Air Canada.

**M. Douglas K. Gerrie, directeur général, Transports Canada:** La ville de Stephenville s'est portée acquéreur de beaucoup d'équipements que C&M exploite pour l'instant. Il y a une semaine, un avion s'est posé à l'aéroport que nous n'étions pas en mesure de décharger. Toutefois, je me permets de vous faire remarquer que le ministère des Transports ne fournit aucun équipement de manutention au sol dans aucun aéroport au Canada. S'il y a un marché, le secteur privé va réagir et fournir l'équipement nécessaire. Je suis persuadé que si à Stephenville le marché est stable, le secteur privé s'y intéressera.

**Le sénateur Cochrane:** Cela ne répond pas à ma question. Je sais pertinemment que l'équipement appartenait à Air Canada, qui à l'époque était société d'État. Je pense que le ministère des Transports, songeant à l'avenir de Stephenville—non pas uniquement comme escale des vols transatlantiques, mais dans l'optique du développement régional de l'endroit—aurait dû laisser l'équipement sur place afin de répondre aux besoins des habitants de la région.

Madame la ministre, vous avez dit notamment qu'il y avait sous-utilisation des installations de fret aérien. Ça pu être le cas depuis deux ou trois ans, mais je peux vous affirmer que les habitants de Stephenville estiment que pendant cette période, c'est à dessein que le ministère des Transports a permis que le service s'y dégrade. Je vous répète ce que pensent les gens de l'endroit. Ils estiment que depuis deux ans, on sait qu'Air Canada, le principal transporteur à Stephenville, va abandonner l'endroit. C'est pourquoi cet équipement lourd a été expédié ailleurs.

**Mme Martin:** Essentiellement, monsieur le sénateur, vous voulez que le ministère des Transports fournisse un service à Stephenville qu'il ne fournit à aucun autre aéroport au

[Text]

no other airport in Canada. We do not provide that type of equipment at any airport.

**Senator Cochrane:** But it was there.

**Ms. Martin:** It was there through the company that provided the service. We cannot tell a company how to dispose of its assets.

**Senator Cochrane:** I realize that, but if I may continue, Mr. Chairman—and I apologize for being so lengthy—let me go back to Sydney.

At the time the announcement was made respecting Stephenville, Sept Îles, Sydney and Gander, the equipment that Air Canada was using for Sydney was left there. But it was not left there for Stephenville.

**Ms. Martin:** That question would be better directed to Air Canada because that would be their decision, not ours. They would have to be the ones to answer that question, senator.

**Senator Stewart:** The problem is the privatization of Air Canada.

**Ms. Martin:** It has been very successful.

**Senator Cochrane:** That depends on your point of view. I am sure that the people of Stephenville would not agree with you, and I speak for them here.

**Ms. Martin:** I appreciate that, senator.

**Senator Cochrane:** Those are my questions for now, Mr. Chairman.

**Senator Stollery:** I just want to clarify with the minister something in my own mind. One of the justified concerns in Stephenville, it would seem to me, is the question of cargo. As Senator Spivak has put so well, we do have, in a relatively isolated community, the matter of regional development to think about. Cargo capacity and regional development seem to me to go hand in hand. It is pretty hard to develop things regionally when you do not have enough cargo space. And yes, I agree that the Dash-8 can take certain things, but as soon as you get into shipping fish in reasonably large cases, for example, you are not going to be able to use a Dash-8.

It seems to me that the proof of that is the fact that First Air is prepared to go into Stephenville with this mixed cargo-passenger 727 that they apparently operate successfully in a lot of remote communities in Canada. Do you think that perhaps the Dash-8 is under-utilized because its use is restricted due to the size of cargo containers?

**Ms. Martin:** It is my understanding, senator, that it was under-utilized when there was jet service into Stephenville. I am not sure that I have with me the figures on cargo. Perhaps Mr. Oliver has them.

**Mr. Brian Oliver, Senior Policy Advisor, Domestic Air Policy, Transport Canada:** Yes, senator, I have the figures with me. Air Canada provided on a per month basis 150,000 pounds capacity into Stephenville. It only utilized 64,000 pounds, of which 90 per cent was destined for Corner Brook.

[Traduction]

Canada. Nous ne fournissons pas ce genre d'équipement dans aucun autre aéroport.

**Le sénateur Cochrane:** Mais l'équipement était sur place.

**Mme Martin:** Il appartenait à la compagnie qui fournissait le service. Nous ne pouvons pas dicter à la compagnie comment se défaire de ses biens.

**Le sénateur Cochrane:** Je le sais fort bien, mais si je peux continuer, monsieur le président—et je m'excuse de prendre tant de temps—revenons à Sydney.

Après l'annonce de l'abandon des services d'Air Canada à Stephenville, Sept-Îles, Sydney et Gander, Air Canada a laissé son équipement à Sydney. Mais on n'a rien laissé à Stephenville.

**Mme Martin:** C'est plutôt Air Canada à qui il faut poser la question, puisque c'était la décision de cette compagnie et non la nôtre. C'est vraiment à la compagnie de répondre à cette question, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Stewart:** Le problème vient de la privatisation d'Air Canada.

**Mme Martin:** Qui connaît beaucoup de succès.

**Le sénateur Cochrane:** Tout dépend de votre point de vue. Je suis persuadé que les habitants de Stephenville n'en conviendraient pas, et je parle en leur nom ici.

**Mme Martin:** Je le sais, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Cochrane:** C'étaient toutes mes questions pour l'instant, monsieur le président.

**Le sénateur Stollery:** J'aimerais pour ma propre gouverne obtenir des précisions de la ministre. L'une des préoccupations justifiées de Stephenville, c'est la question du fret aérien. Comme l'a si bien dit le sénateur Spivak, dans une localité plus ou moins isolée, il faut considérer la question du développement régional. Or, il me semble que les installations d'expédition et le développement régional vont de concert. Il est assez difficile de faire du développement régional lorsque l'on manque de capacité pour le fret aérien. Je reconnais que le Dash-8 peut se charger de certaines marchandises, mais cet avion est tout à fait incapable de servir à l'expédition de poissons en caisses suffisamment grosses.

Il me semble que la meilleure preuve, c'est que la compagnie First Air est prête à desservir Stephenville en utilisant un appareil 727 pour le transport des marchandises et des voyageurs, comme elle le fait apparemment avec succès dans bon nombre de localités isolées du Canada. Pensez-vous que le Dash-8 est peut-être sous-utilisé à cause de la taille des conteneurs?

**Mme Martin:** Je crois savoir, sénateur, que le Dash-8 était sous-utilisé lorsqu'il y avait un service d'avions à réaction à Stephenville. Je ne suis pas certaine d'avoir les chiffres sur les marchandises. M. Oliver les a peut-être.

**M. Brian Oliver, conseiller principal de politique, Politique nationale de l'air, Transports Canada:** Oui, sénateur, j'ai les chiffres ici. Air Canada fournissait une capacité mensuelle de 150,000 livres pour Stephenville. Elle n'en utilisait que 64,000

[Text]

**Senator Cochrane:** What year was that?

**Mr. Oliver:** Those were the figures Air Canada provided.

**Senator Cochrane:** For what year?

**Mr. Oliver:** I am sorry, I do not know that. I assume that they are the most current figures Air Canada had.

**Senator Stollery:** That would be incoming cargo, would it?

**Mr. Oliver:** That is both incoming and outgoing.

**Senator Stollery:** It would not be outgoing to Corner Brook, would it?

**Mr. Oliver:** Yes, it would represent cargo destined for or coming from Corner Brook that went through the Stephenville airport.

**Senator Stollery:** It seems to me that what is facing the people of Stephenville is this problem of cargo. The minister has said that the cargo space that is provided now is under-utilized. We, however, have been told about a scallop development project that has no market locally in Newfoundland. That product is sold only outside the province. This is an aspect of regional development, yet how can it be developed if they cannot move their product to market? Cargo capacity is clearly not the same on a Dash-8 as it is on a 727. Presumably, these people are trying to develop their region. Further, it is isolated. And from what I understand, it is the department's position that it is not prepared to do much, if anything, to resolve this situation.

**Ms. Martin:** Have you some suggestions as to how you would see Transport Canada solving that problem, senator?

**Senator Stollery:** Yes. I realize that the policy which was adopted and which came into force on January 1, 1988 is one that excludes this aspect of things, but I would say that the First Air issue is really one of subsidy. The position of the government is that there will be no subsidy. Is there not a question on the joint fare? Is there not an argument as to whether they can make enough money; in other words, if they do not have a joint fare they cannot make enough money.

In any event, First Air actually has been prepared to service Stephenville. My answer to your question, therefore, would be "yes". I would say that in an isolated area like Stephenville, the case is one for subsidy but I suspect that that is not the government's position.

**Ms. Martin:** We certainly have not been approached by First Air for a subsidy of any type, but how would you see a subsidy being applied? In what way would you expect the government to offer a subsidy, senator?

**Senator Stollery:** I cannot specifically answer that question because I have not read exactly how subsidies have been handled in the past. But I know that there has been a policy of subsidies in Canada since the 1930s. In fact, that was the reason for starting Air Canada—or the Trans-Canada Airlines—in the first place. So there is a long history, involving subsidy,

[Traduction]

livres et 90 p. 100 de ce volume étaient destinés à Corner Brook.

**Le sénateur Cochrane:** C'était en quelle année?

**M. Oliver:** Ce sont les chiffres fournis par Air Canada.

**Le sénateur Cochrane:** Pour quelle année?

**M. Oliver:** Malheureusement, je l'ignore. J'imagine que ce sont les chiffres les plus récents d'Air Canada.

**Le sénateur Stollery:** Il s'agit des marchandises à destination de Stephenville, n'est-ce pas?

**M. Oliver:** À destination et en provenance de Stephenville.

**Le sénateur Stollery:** Cela ne comprendrait pas les marchandises à destination de Corner Brook, n'est-ce pas?

**M. Oliver:** Si, cela représente aussi les marchandises à destination ou en provenance de Corner Brook qui passaient par l'aéroport de Stephenville.

**Le sénateur Stollery:** Il me semble que la difficulté pour les gens de Stephenville, ce sont les marchandises. La ministre a dit que l'espace réservé aux marchandises est maintenant sous-utilisé. On nous a cependant parlé d'un projet de commercialisation de pétoncles qui n'a pas de débouchés à Terre-Neuve. Ce produit est seulement vendu à l'extérieur de la province. C'est un projet utile pour le développement régional, mais comment peut-il se réaliser si le produit ne peut pas être acheminé vers le marché? De toute évidence, la capacité de chargement n'est pas la même sur le Dash-8 que sur le 727. Les responsables de ce projet essaient apparemment de développer leur région, qui est aussi isolée. Si j'ai compris, le ministère ne semble pas disposé à faire grand-chose pour résoudre le problème.

**Mme Martin:** Avez-vous des idées sur la façon dont Transports Canada peut résoudre le problème, sénateur?

**Le sénateur Stollery:** Oui. Je me rends compte que la politique qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1988 ne tient pas compte de cette possibilité, mais il me semble que la difficulté pour First Air a trait à la subvention. Le gouvernement a décidé qu'il n'y aurait pas de subvention. N'est-ce pas le tarif additionné qui fait un problème? La compagnie n'a-t-elle pas dit qu'elle ne pourra pas faire assez de profits sans le tarif additionné?

De toute façon, First Air était prête à desservir Stephenville. Ma réponse à votre question est donc «oui». Il me semble que, dans le cas d'une région isolée comme Stephenville, une subvention serait justifiée, mais j'ai l'impression que ce n'est pas la position du gouvernement.

**Mme Martin:** First Air ne nous a pas demandé la moindre subvention, mais comment pensez-vous qu'une subvention devrait s'appliquer? Comment pensez-vous que le gouvernement devrait offrir une subvention, sénateur?

**Le sénateur Stollery:** Je ne peux pas répondre de façon précise à cette question, parce que je n'ai pas examiné comment la question des subventions a été abordée dans le passé. Je sais cependant qu'il existait une politique de subvention au Canada depuis les années 30. C'est d'ailleurs pour cela qu'Air Canada, ou les Lignes aériennes transcanadiennes, avait été créée. On

[Text]

of the development of air service to isolated communities in Canada. I cannot tell you the specifics of how it has been done, but it would not be difficult to find out.

**Senator Spivak:** Madam Minister, when you asked what the department can do, the minister has the power to ask the National Transportation Agency to conduct an inquiry under section 31 of the act. That sort of inquiry would do two things. First, it would give the people in that area—and it is not just Stephenville; it is also the southwestern portion of Newfoundland—the idea that the federal government is responsive to their concerns. Secondly, it might also establish a connection between air service and regional economic development. Regional economic development is an important priority of the federal government.

I am puzzled by the inconsistency in federal policies generally as to when they interfere and when they do not interfere. I am sure that there are good reasons, but we seem to interfere massively through subsidies in certain areas, particularly when there are large oil companies involved, whereas we do not always interfere when these small areas are involved. However, I am sure there are good reasons for that.

You mentioned the Competition Act and stated that you felt that this matter might best be served through that avenue. Did you say that because you feel that the lack of jet service in cargo to Stephenville may not be the result of the service being uneconomical but due, rather, to anti-competitive arrangements between carriers?

**Ms. Martin:** I do not feel that at all. The Competition Act was enacted in reference to the joint fares. If any of the carriers feel that it is affecting competition, then that rightly belongs with the Department of Consumer and Corporate Affairs rather than with the National Transportation Agency. That is where it should rightly be aired.

**Senator Cochrane:** I have a supplementary to Senator Stollery's question. You are asking what should the government do. I have a suggestion. Hopefully, you will take it quite well.

Let us take a look at the northern regions. What does the government do in a case like that?

**Ms. Martin:** In the northern regions, since the changes came into effect in January, we have had some 500 applications for service to those areas. If anything, the service has increased. They are better served than they were before, and to my knowledge we have not had any requests for assistance of any type.

**Senator Cochrane:** I am thinking now about areas like the latitude 50 area. In Stephenville we had a submission given to us that along latitude 50, air traffic in the northern regions is protected and the government has a subsidy program that is applied to the airlines.

[Traduction]

subventionne donc depuis longtemps la desserte par avion des localités isolées du Canada. Je ne sais pas exactement comment cela se faisait, mais ce ne serait pas difficile de se renseigner là-dessus.

**Le sénateur Spivak:** Madame la ministre, vous avez demandé ce que le ministère pouvait faire. Le ministre est autorisé à demander à l'Office national des transports de mener une enquête aux termes de l'article 31 de la Loi. Une telle enquête aurait deux résultats. D'abord, cela montrerait aux habitants de la région, qui comprend non seulement Stephenville, mais aussi tout le sud-ouest de Terre-Neuve, que le gouvernement fédéral s'intéresse à leurs problèmes et, deuxièmement, cela pourrait aussi établir un rapport entre le service aérien et le développement économique régional. Le développement régional est une question prioritaire pour le gouvernement fédéral.

Je comprends mal le manque d'uniformité des politiques du gouvernement fédéral relativement aux situations où il convient d'intervenir et celles où cela ne convient pas. Il y a certainement de bonnes raisons à cela, mais le gouvernement semble intervenir massivement grâce à des subventions dans certains domaines, particulièrement lorsque de grandes sociétés pétrolières sont en cause, alors qu'il ne le fait pas toujours dans des domaines moins importants. Il y a certainement de bonnes raisons à cela.

Vous avez mentionné la Loi sur concurrence et dit que la meilleure façon selon vous de régler ces difficultés serait peut-être d'avoir recours à cette loi. Est-ce parce que vous pensez que l'absence à Stephenville de service marchandises par avion à réaction ne résulte peut-être pas du fait que le service n'est pas rentable, mais plutôt de l'existence d'arrangements anti-compétitifs entre les transporteurs?

**Mme Martin:** Pas du tout. La Loi sur la concurrence a été adoptée relativement aux tarifs passagers collectifs. Si un transporteur juge que cela nuit à la concurrence, il devrait le signaler au ministère de la Consommation et des Corporations plutôt qu'à l'Office national des transports. Ce serait la bonne façon de procéder.

**Le sénateur Cochrane:** Ma question découle de celle du sénateur Stollery. Vous demandez ce que le gouvernement devrait faire. J'ai quelque chose à proposer et j'espère que vous le prendrez du bon côté.

Voyons ce qui se passe dans les régions septentrionales. Qu'est-ce que le gouvernement fait dans ce cas?

**Mme Martin:** Nous avons reçu environ 500 demandes de service dans les régions septentrionales depuis que les changements ont été apportés en janvier dernier. Si le service a changé, c'est pour le mieux. Les habitants du Nord sont mieux servis qu'ils ne l'étaient auparavant et, à ma connaissance, nous n'avons pas reçu de demandes d'aide quelconque.

**Le sénateur Cochrane:** Je songe surtout aux régions comme celles du 50<sup>e</sup> parallèle. À Stephenville, on nous a fait valoir que le service aérien le long du 50<sup>e</sup> parallèle dans le Nord est protégé et qu'il existe un programme de subvention gouvernementale pour les lignes aériennes.

[Text]

**The Chairman:** You are referring to the designated area, are you?

**Senator Cochrane:** Yes. Was it north of latitude 50, or was it the designated area?

**Mr. Oliver:** The designated area in the eastern part of Canada is the fiftieth parallel. There is a designated area there. However, there is no subsidy for financial assistance for any air service in the designated area.

**Senator Cochrane:** What does the designated area apply to? How does it apply?

**Mr. Oliver:** The term "designated area" means that it was recognized at the time that the act came into existence that there may be fragile markets in the north that would require some protection. The protection that was given those markets is that an applicant for new service had to undergo a reverse-onus test, meaning that applicant made his application to the agency and it was up to the communities or the existing carriers to prove that new service would be disruptive and an economic hardship on the services that existed at the moment. If the agency was satisfied that it was not in the public interest to grant that new application, it was denied. If there was no objection received whatsoever in respect to the new application, the agency had no mandate but to grant the application.

**Senator Cochrane:** Could this not apply to Stephenville where there has been so many concerns about this disruption, and so on, to the service?

**Mr. Oliver:** The designated area only applies in respect to market entry; it does not apply whatsoever in respect to exiting the market. The carrier is still free to exit a market, given the prescribed 120-days notice. There is no provision in the act or in the regulations that would require the minister or the agency to insist that an air carrier continue to maintain an air service.

**Senator Cochrane:** But the MTA has that power, though, to amend the definition of "designated area," does it not?

**Mr. Oliver:** That is correct.

**Senator Cochrane:** Could it not use that power here in this instance?

**Mr. Oliver:** I do not see what economic benefits would be derived from including Stephenville in the designated area, other than making it more difficult for a new applicant to come into the market. It would have to undergo this reverse-onus test.

**Senator Cochrane:** The problem now is that there is difficulty with an air carrier that wants to come into the market. It is having a difficulty doing so.

**Mr. Oliver:** First Air did apply to come in at Stephenville. That is a licensed designated area because Goose Bay is in the north.

**Senator Cochrane:** That is a designated area, yes.

**Mr. Oliver:** So that it did make application. That process was examined by the agency and the agency granted the

[Traduction]

**Le président:** Vous voulez parler de la région désignée, n'est-ce pas?

**Le sénateur Cochrane:** Oui. Est-ce que c'était au nord du 50<sup>e</sup> parallèle ou s'agissait-il plutôt de la région désignée?

**M. Oliver:** La région désignée dans l'Est du Canada est le 50<sup>e</sup> parallèle. Il y a donc une région désignée. Il n'existe cependant pas de subvention pour le service aérien dans la région désignée.

**Le sénateur Cochrane:** Que signifie l'expression «région désignée»?

**M. Oliver:** Cela veut dire que, quand la loi a été adoptée, on a reconnu qu'il y avait dans le Nord des marchés fragiles qu'il faudrait protéger. On l'a fait en stipulant qu'une compagnie qui présentait une demande à l'Office afin d'offrir un nouveau service devait satisfaire aux critères de la preuve inversée, c'est-à-dire que ce sont les localités ou les transporteurs existants qui doivent établir que le nouveau service serait perturbateur et causerait des difficultés économiques au service actuel. Si l'Office jugeait qu'il n'était pas dans l'intérêt du public d'accepter la demande, elle était refusée. S'il n'y avait aucune objection relativement à la nouvelle demande, l'Office n'avait pas le choix et devait l'accepter.

**Le sénateur Cochrane:** Est-ce que cela ne pourrait pas s'appliquer à Stephenville puisque l'on a exprimé tellement de préoccupations au sujet de l'effet perturbateur que cela aurait sur le service?

**M. Oliver:** La disposition relative à la région désignée ne vise que l'instauration de nouveaux services; elle ne s'applique nullement à une compagnie qui veut se retirer du marché. Le transporteur est libre de se retirer du marché après le préavis prescrit de 120 jours. Rien dans la loi ou dans le règlement ne permet au ministre ou à l'Office d'insister pour qu'un transporteur aérien continue d'assurer un service.

**Le sénateur Cochrane:** Mais l'Office est cependant autorisé, n'est-ce pas, à modifier la définition de «région désignée»?

**M. Oliver:** C'est exact.

**Le sénateur Cochrane:** Ne pourrait-il pas le faire dans ce cas-ci?

**M. Oliver:** Je ne vois aucun intérêt, du point de vue économique, à inclure Stephenville dans la région désignée. Cela ne ferait que rendre l'accès au marché plus difficile. Un nouveau transporteur aurait à soumettre au fardeau de la preuve inversé.

**Le sénateur Cochrane:** Le problème, c'est qu'à l'heure actuelle un transporteur aérien qui désire pénétrer ce marché éprouve des difficultés.

**M. Oliver:** First Air demandé à venir à Stephenville. Il s'agit d'une zone désignée du fait que Goose Bay se trouve dans le Nord.

**Le sénateur Cochrane:** En effet, il s'agit d'une zone désignée.

**M. Oliver:** Le transporteur a donc présenté une demande. L'office l'a examinée et a accordé son autorisation. L'office a

[Text]

authority. The agency has done everything that it can. It received the application, advertised it and granted the application. There is nothing to prohibit First Air from coming in to provide service now to Stephenville, other than the fact that they feel that it will not be economically viable for them to do so if they do not have joint fares with Air Canada.

**Senator Cochrane:** You can understand the difference between the fares if there is not a joint fare agreement.

**Mr. Oliver:** Yes.

**Senator Cochrane:** There is a great difference there, and it is certainly not competitive.

**Mr. Oliver:** That is correct. They would be at an economic disadvantage if they did not have a joint fare.

**Senator Cochrane:** That is right. With deregulation we are supposed to be promoting competition.

**Mr. Oliver:** Except that before the new act came into existence the agency, or the CTC, had no control over joint fares; it was strictly a business arrangement entered into by two or three air carriers.

**Ms. Martin:** So that this is nothing new.

**Mr. Oliver:** It is nothing new.

**Ms. Martin:** It has nothing to do with the act; it was there before.

**Senator Cochrane:** Deregulation does have a lot to do with this situation. That is why we have smaller planes coming in and not larger ones, because we are making the airlines more competitive and they are moving to larger centres.

**Ms. Martin:** That is one of the reasons why there is so much more air service to smaller areas that there had been before; namely, because we have made that available to the carriers to service the market and to meet their needs within the market. You have to admit that there are more flights out of Stephenville than there were before. There are more locations and more frequency of flights. It has gone from 67 per week to 100 per week, which is more than I have in my home town airport.

**Senator Cochrane:** Okay, but if I may correct you, Madam Minister, we do have more flights, but they are more flights serving the Atlantic region. That is the problem. We do not have more flights serving the general area. We do not have more flights to Montreal and Toronto, but we have more flights serving the Atlantic region.

**Ms. Martin:** That is because the people want to travel to those locations, or the service would not be there. An airline will not put a service into another location.

**Senator Stollery:** The reason they go to Halifax is because they have there. It is part of the new hub system that is in place.

**Ms. Martin:** Why do they go to Boston, then, Senator Stollery?

**Senator Stollery:** Because they have to go via Halifax. Wherever they go they first have to go to Halifax, apparently.

[Traduction]

fait tout ce qu'il pouvait. Il a reçu la demande, l'a annoncée et l'a acceptée. Désormais, rien n'empêche *First Air* de venir desservir Stephenville si ce n'est que cela ne sera peut-être pas rentable pour elle si elle ne s'entend pas avec Air Canada sur un tarif passagers collectif.

**Le sénateur Cochrane:** Comme vous pouvez le comprendre, il y aura une grosse différence de tarif en l'absence d'entente.

**M. Oliver:** Oui.

**Le sénateur Cochrane:** Cela fera une grande différence et le tarif ne sera certainement pas compétitif.

**M. Oliver:** C'est exact. Le service ne sera pas rentable en l'absence de tarif passagers collectif.

**Le sénateur Cochrane:** En effet. La déréglementation est censée favoriser la concurrence.

**M. Oliver:** Sauf qu'avant l'adoption de la nouvelle loi, l'office ou la CCT n'exerçait aucun contrôle sur les tarifs passagers collectifs. Il s'agissait d'une entente purement commerciale entre deux ou trois transporteurs aériens.

**Mme Martin:** Cela n'a donc rien de nouveau.

**M. Oliver:** Non.

**Mme Martin:** Cela n'a rien à voir avec la loi; ces dispositions existaient déjà.

**Le sénateur Cochrane:** Cette situation résulte directement de la déréglementation. C'est pourquoi ce sont les petits avions et non pas les gros qui viennent. Les compagnies aériennes deviennent plus compétitives et se déplacent vers les grandes villes.

**Mme Martin:** C'est l'une des raisons pour lesquelles les petites localités sont beaucoup mieux desservies qu'avant. Nous permettons en effet au transporteur de desservir ces marchés à leur convenance. Vous reconnaîtrez qu'il y a maintenant davantage de vols qui partent de Stephenville. Le nombre de destination et la fréquence des vols ont augmenté. Celle-ci est passée de 67 à 100 par semaine. Il y en a plus que dans l'aéroport de ma propre ville.

**Le sénateur Cochrane:** Oui, mais je vous ferais remarquer, madame la ministre, que ces vols desservent la région de l'Atlantique. Le problème est là. Nous n'avons pas plus de vols vers les autres destinations. Nous n'avons pas plus de vols vers Montréal et Toronto. Nous en avons plus à destination de la région de l'Atlantique.

**Mme Martin:** C'est parce que c'est là que les gens veulent aller, sans quoi ce service n'existerait pas. Une compagnie aérienne ne va pas offrir de service vers un endroit qui n'est pas en demande.

**Le sénateur Stollery:** Les gens vont à Halifax parce qu'ils n'ont pas le choix. Halifax joue le rôle de plaque tournante.

**Mme Martin:** Pourquoi alors vont-ils à Boston, sénateur Stollery?

**Le sénateur Stollery:** Parce qu'ils doivent passer par Halifax. Quel que soit leur lieu de destination, ils doivent d'abord passer par Halifax.

[Text]

**Ms. Martin:** But you have service to Boston now that you did not have before. This is something new that has come into the area.

**Senator Stollery:** Yes, but in terms of going to Toronto or Montreal, they do not have direct service to Toronto or Montreal. They have to go to Halifax and then on to Montreal or Toronto. You stated that they were going to Halifax because of the market—I do not want to put words in your mouth, but that is how I understood it.

**Ms. Martin:** No, I did not say that.

**Senator Stollery:** Actually, they are going there because it is the way the air system has developed, with Halifax as the hub.

**Ms. Martin:** It has developed in the same way as it has in many other places in Canada. This is not unique by any means. The hub and spoke system is not unique to Canada, either. It is a way that it is providing better service to more people who want to travel by air.

**Senator Spivak:** Madam Minister, I must repeat my question because I do not know if I have got your answer clearly. What is the department's answer to, for example, the Chamber of Commerce or the economic entity of the peninsula, in terms of the service which they claim they are not getting? They say if they do not get the service, they cannot develop industry, and it is sort of a vicious circle. It is fine to say that the people of the area ought to be entrepreneurs. I am sure that they are. Indeed, they have taken initiatives such as the institution of the scallop fishery which can be operated year round. One of the things that impressed me about that scallop fishery was that it was a year-round business in an area where almost 90 per cent of people are unemployed in the wintertime. Perhaps my figures are a little exaggerated.

At any rate, it still seems to me that the Government of Canada is unaware that there is that sort of thinking on the part of the people who are trying to develop their local industry, to be independent and to diversify their economy. What is the attitude of the Department of Transport, in terms of assisting the local people in their endeavours?

**Ms. Martin:** Senator, it is the same as it would be in any part of the country, and that is that, wherever we can we will assist to ensure that the services at the airport are available to carriers who want to use that airport. We make sure that the safety is there; we make sure that the ground services for which we are responsible are there. Certainly, we maintain the airport as far as its runways are concerned, in order to give the opportunity to the community to go out and work. In other words, if the cargo is there, then there is an opportunity for a cargo company to move in and to start a business within Stephenville. You might say it is a chicken-and-egg situation; which do you do first? However, the situation is the same, no matter where you go.

But as we have said, Transport Canada will maintain the airport runways; the safety aspect will be maintained and the crash-fire-rescue system will be maintained until the end of 1990, which is giving a year's grace for the airlines to adjust and also for the city to adjust. They have already asked us for some designations that we are now working on with ICAO. We

[Traduction]

**Mme Martin:** Mais vous avez maintenant des vols vers Boston qui n'étaient pas offerts avant. Ils s'agit d'un nouveau service.

**Le sénateur Stollery:** Oui, mais s'ils veulent aller à Toronto ou Montréal, ils doivent d'abord se rendre à Halifax, car il n'y a pas de vol direct. Vous dites qu'ils se rendent à Halifax parce que c'est là qu'ils veulent aller, c'est du moins ce que j'ai compris.

**Mme Martin:** Non, je n'ai pas dit cela.

**Le sénateur Stollery:** En fait, ils s'y rendent parce que Halifax est devenu la plaque tournante.

**Mme Martin:** Comme bien d'autres villes du Canada. Cela n'a rien de particulier. Le Canada n'est pas non plus le seul pays à avoir ce genre de plaque tournante. C'est une façon d'assurer un meilleur service aux passagers.

**Le sénateur Spivak:** Madame la ministre, je dois répéter ma question car je ne suis pas sûr d'avoir bien compris votre réponse. Qu'est-ce que votre ministère répondra, par exemple, à la Chambre de commerce ou au secteur des affaires de la péninsule qui se plaignent de ne pas obtenir de services? S'ils n'obtiennent pas ce service, ils ne peuvent pas développer l'industrie, ce qui crée un cercle vicieux. C'est très bien de dire aux gens de la région qu'ils doivent manifester leur esprit d'entreprise. Je suis sûr qu'ils le font. Ils ont pris des initiatives, par exemple en ce qui concerne la pêche aux pétoncles qui dure toute l'année. J'ai été impressionné de voir que cette pêche durait 12 mois sur 12 et cela, dans une région où pratiquement 90 p. 100 des gens sont en chômage pendant l'hiver. Mes chiffres sont peut-être un peu exagérés.

Quoi qu'il en soit, j'ai l'impression que le gouvernement canadien ne tient pas compte du désir d'être indépendants et de diversifier leur économie des gens qui tentent de développer leur industrie locale. Que fait le ministère des Transports pour aider la population locale dans ses efforts?

**Mme Martin:** Sénateur, comme dans n'importe quelle autre région du pays, nous faisons l'impossible pour mettre les services requis à la disposition des transporteurs désireux d'utiliser cet aéroport. Nous veillons à ce que les conditions de sécurité soient respectées et à ce que les services au sol dont nous assumons la responsabilité soient offerts. Nous assurons l'entretien des pistes d'atterrissage afin de permettre à la population locale de développer son économie. Autrement dit, s'il y a des marchandises à transporter, une compagnie de transport de marchandises peut aller s'installer à Stephenville. C'est l'œuf et la poule me direz-vous. Par quoi faut-il commencer? Cependant, la situation est la même, dans toutes les régions du pays.

Mais comme nous l'avons dit, Transport Canada va entretenir les pistes d'atterrissage; nous allons veiller à ce que les mesures de sécurité soient mises en place et nous maintiendrons les services de sauvetage en cas d'écrasement ou d'incendie jusqu'à la fin de 1990, ce qui laisse aux compagnies aériennes et à la municipalité un an de grâce pour prendre d'autres

[Text]

now have an informal refuelling stop there. That will be formalized through ICAO, who will see that the airport at Stephenville will be so designated in the records for that purpose. We are willing to work with Stephenville, as far as the services that Transport Canada provide in order to assist them in making more use of the airport than what is currently being done.

However, we cannot create cargo, unless we buy a business down there in Stephenville and start shipping. That is not the role of the government.

**Senator Spivak:** Madam Minister, I do not think they are asking you to do that. I think their request is for some government assistance in adjusting the flights that go in and out of that community so that they will be more suitable to their needs. Perhaps there are four flights per day going in to that airport, but they are not the flights that would give the community that kick start. At least, that is what they say. I am not evaluating what they have said. I am simply repeating it to you. Also, the kind of people who are saying these things are not people off the street; they are people who are involved in the industry.

I suppose my preference would be for us to have a little closer look at this situation, because I do not think all of the evidence is in and, in my opinion, it is not certain what the case might be.

It is a fact that millions of dollars are being spent on regional development in this country. However, sometimes an adjustment in our policy is what is needed to help a situation, rather than spending cold hard cash on it.

**Ms. Martin:** Senator, as a government, we do not direct any airline to fly anywhere. That is not our role. Also, we could not step in and do that just for Stephenville. Basically, it is a matter between the people of Stephenville and the airlines and carriers, and not just the companies who are operating in there at the moment, but carriers throughout the country whom the people of Stephenville might want to approach. However, when you consider all of the studies that are being done by the airline companies today, you can be sure that they will not put a line in unless they know there is a market there.

Also, the airline companies would probably have more statistics than the people of Stephenville themselves would have as to the viability of such a project. The people of Stephenville might think it would be great to have a flight to and from a particular point, but that may only apply to that particular group that is looking at it. What needs to be done is for the whole situation to be examined in order to determine whether or not such a service would be viable. However, that is a matter between the community and any airline that they care to approach on the matter.

**Senator Atkins:** This is a follow-up question. Does the Government of Canada subsidize any air routes?

**Ms. Martin:** No, other than providing the normal facilities at airports. We do not provide a direct subsidy. As was men-

[Traduction]

dispositions. Elles nous ont déjà demandé la désignation que nous préparons en collaboration avec l'OACI. Nous avons maintenant à Stephenville une escale d'avitaillement. Nous allons officialiser la chose par l'entremise de l'OACI qui veillera à ce que l'aéroport de Stephenville soit désigné comme escale d'avitaillement dans les registres. Nous sommes prêts à travailler en collaboration avec Stephenville, en ce qui concerne les services que Transport Canada peut lui fournir pour faire un meilleur usage de son aéroport.

Cependant, nous ne pouvons fournir de fret à moins d'acheter une entreprise à Stephenville et de commencer à expédier des marchandises. Ce n'est pas là le rôle du gouvernement.

**Le sénateur Spivak:** Madame la ministre, ce n'est pas ce que demande les gens. Ils demandent une aide gouvernementale pour que le service qu'ils obtiennent réponde mieux à leurs besoins. Il y a peut-être quatre vols par jour qui se rendent à Stephenville, mais ce n'est pas le genre de vols propres à stimuler l'essor économique de la localité. C'est du moins ce que les gens disent. Je ne porte pas de jugement de valeur, je me contente de répéter ce que l'on m'a dit. D'autre part, ce n'est pas n'importe qui, mais des gens du secteur des affaires qui expriment ce point de vue.

Je préférerais que nous examinions la situation d'un peu plus près, car je ne pense pas que nous possédions toutes les données.

Le fait est que le gouvernement consacre des millions de dollars à l'expansion économique régionale. Toutefois, il faut parfois redresser notre politique pour remédier à une situation au lieu d'essayer de la régler à coups de dollars.

**Mme Martin:** Sénateur, le gouvernement n'ordonne à aucun transporteur aérien de desservir telle ou telle ville. Ce n'est pas notre rôle. Nous ne pouvons pas le faire non plus pour Stephenville. Le problème doit être réglé entre les citoyens de Stephenville et les transporteurs aériens, et pas seulement ceux qui desservent la région pour le moment, mais ceux de tout le pays. Néanmoins, si vous prenez toutes les études que les compagnies aériennes effectuent actuellement, vous vous rendrez compte qu'elles n'établissent pas de services à moins d'être certaines de l'existence d'un marché.

D'autre part, les compagnies aériennes disposent sans doute de plus de données que la population de Stephenville quant à la rentabilité de ce genre d'initiative. Les gens de Stephenville aimeraient peut-être beaucoup être reliés à certaines villes, mais cela n'intéresserait peut-être qu'un petit groupe. Il faut examiner la situation au complet afin de déterminer la viabilité d'un tel service. Cependant, il appartient à la collectivité de communiquer avec un transporteur aérien à ce sujet.

**Le sénateur Atkins:** J'aimerais poser une question complémentaire. Le gouvernement du Canada subventionne-t-il des routes aériennes?

**Mme Martin:** Non, nous fournissons uniquement les installations aéroportuaires. Nous n'accordons aucune subvention

[Text]

tioned, even in the designated areas, we do not provide a direct subsidy. That, however, has not kept the 500 applications from pouring in.

**Senator Atkins:** You are referring to the remote areas when you say "designated areas"?

**Ms. Martin:** I stand to be corrected on that, senator, but there is none that I am aware of.

**Senator Stollery:** Madam Minister, following on the reference to remote areas, I would say that Stephenville is more an isolated community rather than a remote area. There is a difference when we talk about the north and, off the top of my head, I cannot think of any community in the north that has an exportable commodity. It is more a question of maintaining such communities with supplies, and I suspect a lot more goods go in than come out of places such as Hall Beach or Frobisher Bay.

However, there seems to be somewhat of a contradiction here where Stephenville is concerned. The Government of Canada has stated that they are interested in promoting regional development. However, with respect to Stephenville, the major commodities that I can think of are pulp and fish. Fish, in particular, is a very perishable commodity and the experience that other remote areas in the Atlantic region have had with the exporting of their fish has not been a good one. There are horror stories of cargoes getting lost in the shuffle when there has to be a change of planes and that sort of thing. Therefore we are talking about a perishable commodity coming out of Stephenville that must be got to its markets very quickly.

Under the new transportation policy, however, a contradiction arises. The people of Stephenville and that whole peninsula area are now presented with a situation where the transportation needed to get their commodity to its main market, which is basically central Canada, has now been removed and they do not have a substitute for that. However, the policy of the government is that if there is a market, then the private sector will come in and take care of it.

However, if we had followed that policy throughout Canada's history, we would today only have the southern Ontario region and Quebec. There would be nothing in the rest of Canada as we know it today. Canada was built, in fact, on government providing the infrastructure, sometimes under difficult circumstances. In fact, the prairies were covered with rail lines at cost to the taxpayer. All across the prairies, for each distance that it took a wagon to travel in a day, a rail line and facilities were installed. This was carried out by the railroads and subsidized by the taxpayer. That is the way that this country has been developed.

However, under the new transportation act, there seems to be somewhat of a contradiction because we seem to be abandoning that principle, particularly in an area such as Stephenville where the people do not have a great many options.

**Ms. Martin:** When those things occurred, Senator Stollery, we were a much younger country and we did not have a market for us to provide what the government provided. We were

[Traduction]

directe. Même dans les zones désignées, comme je l'ai déjà dit, nous ne fournissons aucune subvention directe. Nous avons tout de même reçu 500 demandes.

**Le sénateur Atkins:** Vous faites allusion aux régions éloignées lorsque vous parlez des «zones désignées»?

**Mme Martin:** Je peux me tromper, mais, à ma connaissance, il n'y en a aucune.

**Le sénateur Stollery:** Toujours au sujet des régions éloignées, je tiens à préciser que Stephenville est avant tout une collectivité isolée et ne fait pas partie d'une région éloignée. Il faut établir une différence lorsque les collectivités du Nord ne sont pas comme les autres: je n'arrive pas à en trouver une seule qui exporte des produits. Elles ont surtout besoin d'être approvisionnées. Des collectivités telles que *Hall Beach* ou *Frobisher Bay*, reçoivent plus de produits qu'elles n'en exportent.

Cependant, il semble y avoir une contradiction au sujet de Stephenville: le gouvernement du Canada veut promouvoir le développement régional. À Stephenville, la pâte à papier et le poisson constituent les principaux secteurs. Le poisson et une denrée très périssable. D'autres régions éloignées de l'Atlantique ont connu de mauvaises expériences au sujet de l'exportation du poisson. On parle de chargements entiers perdus dans les aéroports et d'autres histoires d'horreurs du même genre. Nous parlons ici d'une denrée périssable qui est expédiée à partir de Stephenville et qui doit être livrée très rapidement.

La nouvelle politique des transports crée une contradiction. Les gens de Stephenville et de la péninsule se retrouvent dans la situation suivante: le mode de transport requis pour livrer leurs produits dans la région centrale du Canada a été éliminé et ils ne disposent d'aucune solution de rechange. Cependant, selon la politique du gouvernement, si le besoin existe, le secteur privé va s'en charger.

Cependant, si nous avons suivi une telle politique tout au long de l'histoire du Canada, seul le sud de l'Ontario et du Québec auraient été développés. Il n'y aura rien dans le reste du Canada que nous connaissons aujourd'hui. Le développement du Canada reposait sur les infrastructures que fournissait le gouvernement, souvent dans des circonstances difficiles. Tout le réseau ferroviaire des Prairies a été payé par les contribuables. Dans les Prairies, une voie ferrée a été aménagée, partout où la distance équivalait à une journée de chariot. Les sociétés de chemin de fer, qui recevaient des subventions des contribuables, ont effectué tous ces travaux. Voilà comment ce pays s'est développé.

Selon la nouvelle loi sur les transports, il semble y avoir une contradiction, puisque nous abandonnons ce principe, particulièrement dans une région comme celle de Stephenville où les gens n'ont pas l'embarras du choix en matière de transport.

**Mme Martin:** Nous étions un pays beaucoup plus jeune alors nous ne pouvions compter que sur le gouvernement. Le

[Text]

young and we were growing, and we had to do things at that point in time that may not be necessary today.

As to your point on cargo, cargo containers can be adjusted to move products like fish and scallops. If the market is there, I am sure you will find that the airlines will respond. They are not going to turn away business. You mentioned the scallop fishery. If that industry is established, they have a shipping schedule that they are going to need, and they can deal with people that will ship that product. If there is a market there, I do not think anybody is going to turn them away.

**Senator Atkins:** The question there is at what price, though.

**Ms. Martin:** That is true. Price will enter into it, but the space is there and if there is space within the cargo hold, then again, that is something to be dealt with between the shipper and the carrier.

**Senator Cochrane:** Madam Minister, I disagree with you because I do not think that these Dash-8s from Stephenville have any cargo space available, and I honestly do not think that you could just pull out some of those seats. There are about 38 seats, and if you look at the number of passengers travelling this month, which I can verify, these planes are booked up and you could not pull out any seats there to accommodate cargo. The bit of cargo capacity in the Dash-8s can only accommodate baggage.

**The Chairman:** Senator Cochrane, with all due respect, the minister indicated that there is an excess capacity now for cargo and we have evidence from Air Atlantic that indicates, for example, that there are 24,000 pounds of excess cargo capacity available per month. We have figures which you will see when we meet *in camera*, provided for us in confidence by Air Canada, showing their maximum cargo loads.

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, I do not wish to contradict you or the minister, but just to clear that up, we were presented with evidence that, indeed, there is an excess capacity in the Dash-8, but that was not the question. The problem with the Dash-8 is the size and configuration of the airplane. It is not a question that they do not have space in the Dash-8. It is a question of commercial operation. It is like this business about Corner Brook. Corner Brook is only 50 miles from Stephenville, so I cannot believe figures that tell me that there was a lot of cargo being shipped by air from Stephenville to Corner Brook. I must be missing something there because it is only an hour's drive in a truck. Those sorts of figures can be fiddled with.

I do not think that the question of excess capacity was the point. The question was one of commercial capacity.

**Ms. Martin:** If your chairman says that you have figures, then I am sure that is better discussed *in camera*, but my understanding to date is that there was excess cargo space prior to Air Canada's withdrawal from Stephenville, and that there is still excess cargo space.

**Senator Spivak:** The National Transportation Agency has stated in a letter to the chairman that they have conducted investigations pursuant to section 59 of the National Transport-

[Traduction]

pays était jeune, en pleine croissance, et nous avons dû prendre des mesures qui ne sont peut-être plus nécessaires aujourd'hui.

Vous avez mentionné le fret. Les conteneurs pour le fret peuvent être modifiés afin de transporter des produits comme le poisson et les pétoncles. Si le besoin existe, je suis persuadée que les transporteurs aériens réagiront. Ils ne refuseront pas une occasion de faire des affaires. Vous avez également parlé de la pêche au pétoncle. Ces pêcheurs ont des besoins bien précis en matière de transports et ils doivent les faire connaître aux transporteurs qui relèveront le défi.

**Le sénateur Atkins:** Oui, mais à quel prix?

**Mme Martin:** C'est exact. Il faudra tenir compte du prix, mais il y a de l'espace disponible dans les soutes à fret. L'expéditeur et le transporteur devront s'entendre sur les modalités.

**Le sénateur Cochrane:** Je suis en désaccord avec vous, madame la ministre. Je ne pense pas qu'il y ait de l'espace pour le fret à bord des Dash-8 qui quittent Stephenville. Franchement, je ne pense pas que l'on puisse simplement enlever des sièges réservés aux passagers. Ces avions peuvent recevoir 38 passagers. Or, pour ce mois-ci, donnée que je puis d'ailleurs vérifier, tous les vols étaient complets. Il est donc impossible d'éliminer des sièges pour transporter du fret. Les soutes du Dash-8 servent uniquement au transport des bagages.

**Le président:** Si vous me permettez, monsieur le sénateur Cochrane, la ministre a précisé qu'il existe une surcapacité pour le transport du fret. En outre, des documents de la société Air Atlantic nous indiquent qu'il y a une surcapacité de transport de fret mensuel de 24,000 livres. Lorsque la réunion se poursuivra à huis clos, nous vous transmettrons des données, fournies à titre confidentiel par Air Canada, qui indiquent le tonnage maximum de transport.

**Le sénateur Stollery:** Je ne tiens ni à contredire la ministre, ni à vous contredire, monsieur le président. J'aimerais clarifier la situation. On nous a indiqué qu'en fait il y avait une surcapacité de transport avec le Dash-8, mais telle n'était pas la question. Le problème découle de l'envergure et de la configuration du Dash-8. Le problème ne découlait pas du manque d'espace à bord du Dash-8. Il s'agit plutôt d'une question d'exploitation commerciale. On a également soulevé le cas de Corner Brook qui est situé à peine à 50 milles de Stephenville. Je n'arrive donc pas à croire les chiffres indiquant un volume appréciable de fret aérien expédié de Stephenville à Corner Brook. Il y a quelque chose que je n'arrive pas à saisir, car il ne faut qu'une heure pour parcourir cette distance en camion. On peut pratiquement faire dire ce que l'on veut à de tels chiffres.

Je ne pense pas que l'on voulait vraiment parler de surcapacité ici. Il s'agissait d'une question d'exploitation commerciale.

**Mme Martin:** Si le président indique qu'il dispose de statistiques, vous pourrez mieux en discuter à huis clos. Jusqu'à présent, je crois savoir qu'il existait une surcapacité de transport pour le fret avant le retrait des liaisons aériennes d'Air Canada à Stephenville; cette surcapacité existe toujours.

**Le sénateur Spivak:** Dans une lettre envoyée au président, l'Office national des transports précise avoir effectué des enquêtes conformément à l'article 59 de la Loi nationale sur

[Text]

tation Act. Do you have anything to say to us about the nature and extent of those investigations? I note particularly that section 59 says:

(2) Where a person or organization has reason to believe

(b) that any act or omission of a carrier . . . may prejudicially affect the public interest in respect of rates for, or conditions of, the carriage of goods within, into or from Canada . . .

**Ms. Martin:** I think I would like to have Mr. Thompson answer that, if I may.

**Mr. Keith Thompson, Q.C., Executive Director, National Transportation Agency:** Each of these investigations was as a result of an application made to the agency by a number of individuals. For example, Newfoundland and Labrador Drilling Limited made an application pursuant to section 59. That was analyzed, comment was solicited from Air Canada, we evaluated the application, and a decision in each case has been rendered by the agency. In none of the cases did it find that the complaint was warranted, and I could make copies of the decisions available, if the committee is interested.

**Senator Spivak:** I would be very interested in seeing those, if you do not mind. Thank you.

**Senator Cochrane:** Is the Department of Transport paying any special attention to the impact of deregulation on small communities?

**Ms. Martin:** As you know, it was built right into the act that there would be a four-year review. Consideration of the effects of the act will be undertaken after that four-year period. I think we would be premature to make decisions based especially on the first year, because of start-ups and changes and so forth. However, we will certainly be reviewing the act at the end of four years, and one thing that will be examined is the effect of the act itself on transportation right across the country.

**Senator Cochrane:** So there is no day-to-day or month-to-month monitoring?

**Ms. Martin:** Each year a report is made and compiled on a monitoring basis. However, decisions made on short experience too often end up not to be correct. That was the purpose of the agreement, at the time that the act was put together, that four years would be a reasonable time to look at the effects.

**The Chairman:** If there are no further questions, I thank you, Madam Minister, and gentlemen.

The committee continued *in camera*.

[Traduction]

les transports. Pouvez-vous nous préciser la nature et la portée de ces enquêtes? L'article 59 stipule que:

(2) La personne ou l'organisme ayant des motifs de croire

(b) qu'un acte ou une omission de ceux-ci risque de porter préjudice à l'intérêt public en matière de prix ou de conditions de transport de marchandises à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada . . .

**Mme Martin:** Si vous me permettez, je préférerais que M. Thompson réponde à cette question.

**M. Keith Thompson, C.R., directeur administratif, Office national des transports:** Chacune de ces enquêtes faisait suite à une demande présentée à l'Office par plusieurs personnes. Par exemple, la société Newfoundland and Labrador Drilling Limited a présenté une demande en vertu de l'article 59. La demande a fait l'objet d'une étude; nous avons demandé les commentaires de la société Air Canada; nous avons évalué la demande et dans chaque cas, l'Office a rendu une décision. L'Office a trouvé qu'aucune plainte n'était justifiée. Si les membres du Comité sont intéressés, je pourrais vous faire parvenir des photocopies des décisions rendues.

**Le sénateur Spivak:** Oui, j'aimerais bien voir ces décisions.

**Le sénateur Cochrane:** Le ministère des Transports accorde-t-il une attention spéciale aux conséquences de la déréglementation sur les petites collectivités?

**Mme Martin:** Comme vous le savez, la loi prévoit un examen après une période de quatre ans. Après une période de quatre ans, nous entreprendrons une étude des conséquences qu'a entraînées la loi. Il serait à mon avis prématuré de prendre des décisions après la première année, notamment à cause des mesures initiales et des changements apportés. Cependant, nous allons passer en revue la loi après quatre ans. Nous allons entre autres étudier l'incidence de la loi sur l'accès aux transports partout au pays.

**Le sénateur Cochrane:** Donc, il n'y a pas de suivi sur une base quotidienne ou mensuelle?

**Mme Martin:** La production d'un rapport annuel permet d'assurer un suivi. Cependant, les décisions prises trop rapidement sont souvent les mauvaises. Voilà pourquoi, au moment de l'élaboration de la loi, nous avons convenu que quatre ans représentaient une période raisonnable pour étudier les effets de la loi.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Je remercie madame la ministre et ses collaborateurs.

La réunion se poursuit à huis clos.











*If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From Transport Canada:*

Mr. Brian Oliver, Policy Advisor, Domestic Air Policy.

Mr. Doug Gerrie, Senior Executive Director, Airports  
Authority Group.

*From National Transportation Agency of Canada:*

Mr. Keith Thompson, Q.C., Executive Director.

*De Transports Canada:*

M. Brian Oliver, conseiller de la politique, Politique nationale de l'air.

M. Doug Gerrie, directeur général principal, Groupe de gestion des Aéroports.

*De l'Office national des transports du Canada:*

M. Keith Thompson, c.r., directeur exécutif.

19  
83



Second Session  
Thirty-fourth Parliament, 1989-90

Deuxième session de la  
trente-quatrième législature, 1989-1990

## SENATE OF CANADA

---

## SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

---

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

---

Tuesday, December 12, 1989  
Thursday, December 14, 1989  
Tuesday, December 19, 1989  
Thursday, March 15, 1990

Le mardi 12 décembre 1989  
Le jeudi 14 décembre 1989  
Le mardi 19 décembre 1989  
Le jeudi 15 mars 1990

### Issue No. 9

### Fascicule n° 9

#### Sixth and Seventh Proceedings on:

#### Sixième et septième fascicules concernant:

Air Canada—Stephenville Inquiry

Air Canada—Enquête Stephenville

#### First Proceedings on:

#### Premier fascicule concernant:

Bill C-5, An Act to amend the Railway Act

Projet de loi C-5, Loi modifiant la  
Loi sur les chemins de fer

#### INCLUDING:

#### Y COMPRIS:

Fifth and Sixth Reports of the Committee

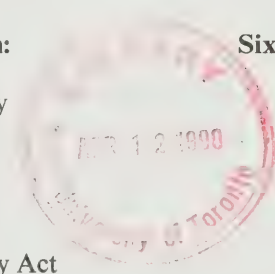
Les cinquième et sixième rapports du Comité

#### WITNESSES:

(See back cover)

#### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*  
The Honourable Keith Davey, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Atkins	Marshall
Bielish	Molgat
Bonnell	*Murray, P.C.
Cochrane	(or Doody)
Davey	Spivak
Graham	Stewart
F. Leblanc	Stollery
*MacEachen, P.C.	Turner
(or Frith)	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

On March 15, 1990:

Senator Bielish replaced Senator Marshall.

Other Senators who served on the Committee are Senators Chaput-Rolland, Hicks, Muir and Petten.

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald  
*Vice-président:* L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	Marshall
Bielish	Molgat
Bonnell	*Murray, c.p.
Cochrane	(ou Doody)
Davey	Spivak
Graham	Stewart
F. Leblanc	Stollery
*MacEachen, c.p.	Turner
(ou Frith)	

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le 15 mars 1990:

Le sénateur Bielish remplace le sénateur Marshall.

Les autres sénateurs qui ont servi sur le Comité sont les sénateurs Chaput-Rolland, Hicks, Muir et Petten.

**ORDERS OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate* on Wednesday, 28th June 1989:

“Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the inquiry of the Honourable Senator Marshall calling the attention of the Senate to the effects of the announcement by Air Canada on February 1, 1989, to withdraw service from the Town of Stephenville in the Province of Newfoundland, effective June 17, 1989,

And on the motion of the Honourable Senator Bonnell, seconded by the Honourable Senator Olson, P.C., that the inquiry be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications; and

That the Committee report to the Senate no later than December 31, 1989.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.”

Extract from the *Minutes of Proceedings of the Senate* dated Wednesday, March 14, 1990:

“Pursuant to the Order of the Day, the Honourable Senator Bielish moved, seconded by the Honourable Senator Kelly, that the Bill C-5, An Act to amend the Railway Act, be read the second time.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Bielish moved, seconded by the Honourable Senator Kelly, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

**ORDRES DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat*, le mercredi 28 juin 1989:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur l'interpellation de l'honorable sénateur Marshall, attirant l'attention du Sénat sur les conséquences de l'annonce faite par Air Canada en date du 1<sup>er</sup> février 1989, de ne plus desservir la ville de Stephenville, dans la province de Terre-Neuve, à compter du 17 juin 1989,

Et sur la motion de l'honorable sénateur Bonnell, appuyé par l'honorable sénateur Olson, c.p., que l'interpellation soit déférée au Comité sénatorial permanent des transports et des communications; et

Que le Comité présente son rapport au Sénat au plus tard le 31 décembre 1989.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat*, le mercredi 14 mars 1990:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Bielish propose, appuyé par l'honorable sénateur Kelly, que le Projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, soit lu la deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Bielish propose, appuyé par l'honorable sénateur Kelly, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Gordon Barnhart

*Clerk of the Committee*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 12, 1989  
(14)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met *in camera* this day in Room 256-S at 11:18 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Bonnell, Cochrane, Davey, MacDonald and Spivak.

*In attendance:* Mr. John Christopher, Science and Technology Division, Library of Parliament; Ms. Jill Anne Pickard, Administrative Research Assistant, Senate Committees and Private Legislation.

The Committee commenced consideration of its draft report on the Air Canada/Stephenville issue.

The Committee granted special permission so that Mr. John Terry, Special Assistant to Senator Cochrane, could participate in the consideration of draft report.

Staff was directed to make various amendments to the draft, under the direction of the Chairman, for the consideration of the Committee at a future date.

At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 12 DÉCEMBRE 1989  
(14)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, dans la salle 256-S, à 11 h 18, sous la présidence de l'honorable sénateur MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Bonnell, Cochrane, Davey, MacDonald et Spivak.

*Présents:* M. John Christopher, Division des sciences et de la technologie, Bibliothèque du Parlement; M<sup>me</sup> Jill Anne Pickard, adjointe du Comité à l'administration et à la recherche, Direction des comités et de la législation privée du Sénat.

Le Comité entame l'examen du projet de rapport sur Air Canada et l'enquête de Stephenville.

Le Comité donne exceptionnellement la permission à M. John Terry, adjoint spécial du sénateur Cochrane, de prendre part à l'examen du rapport.

Le personnel est prié de faire apporter diverses modifications au rapport, sous la direction du président, pour en permettre l'examen ultérieur par le Comité.

À 12 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Denis Robert

*Acting Clerk of the Committee*

THURSDAY, DECEMBER 14, 1989  
(15)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met today *in camera*, in room 257, East Block at 11:13 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Cochrane, MacDonald, Spivak, Stollery. (5)

*In attendance:* Mr. John Christopher, Science and Technology Division, Library of Parliament; Ms. Jill Anne Pickard, Administrative and Research Assistant to the Committee.

The Committee resumed its deliberations of its draft report on the Air Canada/Stephenville Inquiry.

*It was agreed,—*That the report be adopted.

*It was agreed,—*That the Chairman be authorized to report to the Senate.

LE JEUDI 14 DÉCEMBRE 1989  
(15)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, à 11 h 13, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Cochrane, MacDonald, Spivak et Stollery. (5)

*Présents:* M. John Christopher, Division des sciences et de la technologie, Bibliothèque du Parlement; et M<sup>me</sup> Jill Anne Pickard, adjointe du Comité à l'administration et à la recherche.

Le Comité poursuit l'étude de son projet de rapport sur l'interruption des services d'Air Canada à Stephenville.

*Il est convenu—*d'adopter le rapport.

*Il est convenu—*d'autoriser le président à en faire rapport au Sénat.

At 11:30 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

À 11 h 30, le Comité ajourne ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Blair G. Armitage

*Committee Clerk*

THURSDAY, MARCH 15, 1990  
(16)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met today in room 250, East Block, at 9:37 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Bielish, Bonnell, Cochrane, MacDonald, Spivak and Stewart. (7)

*Other Senator present:* The Honourable Senator Fairbairn.

*In attendance:* Mr. John Christopher, Science and Technology Division, Library of Parliament; Ms. Jill Anne Pickard, Administrative and Research Assistant to Senator F. MacDonald.

*Also in Attendance:* The official reporters of the Senate.

*Witnesses:*

*From the Department of Transport:*

Clyde McElman, Director, Rail Freight Programs, Surface Policy and Programs;

Margaret Penniston, Acting Senior Parliamentary Advisor, Parliamentary Affairs and Departmental Registrar.

*From the Central Western Railway Corporation:*

Tom Payne, President and C.E.O.

*From the Canadian Railway Labour Association:*

Ed Abbott, Executive Secretary.

The Committee commenced consideration of Bill C-5, An Act to amend the Railway Act.

The witnesses made opening statements and then answered questions.

The question of concurrence being put on Clauses 1 and 2, After debate, and

The question being put, it was—

Resolved in the affirmative on division.

*Ordered,*—That the Chairman report Bill C-5 to the Senate without amendment.

At 11:05 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

LE JEUDI 15 MARS 1990  
(16)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la salle 250 de l'édifice de l'Est, à 9 h 37, sous la présidence de l'honorable sénateur MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Bielish, Bonnell, Cochrane, MacDonald, Spivak et Stewart. (7)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Fairbairn.

*Présents:* M. John Christopher, Division des sciences et de la technologie, Bibliothèque du Parlement; M<sup>me</sup> Jill Anne Pickard, adjointe à l'administration et à la recherche auprès du sénateur F. MacDonald.

*Également présents:* Les sténographes du Sénat.

*Témoins:*

*Du ministère des Transports:*

Clyde McElman, directeur, Programmes—Transport du fret ferroviaire, Politique de surface et programmes;

Margaret Penniston, conseillère principale intérimaire, Affaires parlementaires, registraire, Affaires parlementaires.

*De la «Central Western Railway Corporation»:*

Tom Payne, président et PDG.

*De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:*

Ed Abbott, secrétaire exécutif.

Le Comité entame l'étude du projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

Les témoins font une déclaration, puis répondent aux questions.

Après débat, les articles 1 et 2 du projet de loi sont mis aux voix et adoptés avec dissidence.

*Il est ordonné*—Que le président dépose au Sénat le rapport sur le projet de loi C-5, sans amendement.

À 11 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Denis Robert

*Committee Clerk*

## REPORT OF THE COMMITTEE

TUESDAY, December 19, 1989

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## FIFTH REPORT

Your Committee, which was authorized to study the inquiry of the Honourable Senator Marshall calling the attention of the Senate to the effects of the announcement by Air Canada on February 1, 1989, to withdraw service from the Town of Stephenville in the Province of Newfoundland, effective June 17, 1989, has, in obedience to its Order of Reference of Wednesday, June 28, 1989, proceeded to that inquiry and now presents its final report.

## REPORT ON THE STEPHENVILLE INQUIRY

On 28 June 1989, the Standing Senate Committee on Transport and Communications received a reference from the Senate of Canada to study the effects of Air Canada's withdrawal of services from Stephenville; Newfoundland. In carrying out this mandate, the Committee held hearings in Ottawa and Stephenville. Throughout the hearings, a number of concerns were raised as to the impact of Air Canada's service withdrawal on Stephenville in particular, and Newfoundland in general. These concerns ranged from the effects of economic regulatory reform on regional communities to the potential loss of the Trans Oceanic Plane Stop (TOPS) Program in Stephenville and Gander. In this report, we will outline the issues and concerns of Stephenville as they relate to Air Canada's withdrawal of service.

## HISTORICAL PROFILE OF STEPHENVILLE

In 1941, the Town of Stephenville was chosen as the site for an American Air Force Base due to its favourable weather conditions which permitted access by air 90% of the year. This burst of activity resulted in great economic and social change: the agriculture and fishing industry declined, and Newfoundlanders from all parts of the province relocated to Stephenville to find stable employment with the American base, which eventually employed 3,400 military and 1,500 civilian employees. The eventual closure of the base in 1966 was devastating to the local economy, and many people from Stephenville relocated to Goose Bay.

## RAPPORT DU COMITÉ

Le MARDI 19 décembre 1989

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## CINQUIÈME RAPPORT

Votre Comité, autorisé à étudier l'interpellation de l'honorable sénateur Marshall, attirant l'attention du Sénat sur les conséquences de l'annonce faite par Air Canada en date du 1<sup>er</sup> février 1989, de ne plus desservir la ville de Stephenville, dans la province de Terre-Neuve, à compter du 17 juin 1989, a, conformément à son ordre de renvoi du mercredi 28 juin 1989, entrepris cet examen et présente maintenant son rapport final.

RAPPORT CONCERNANT L'ENQUÊTE  
SUR LES EFFETS DE L'INTERRUPTION DES  
SERVICES FOURNIS PAR AIR CANADA  
À PARTIR DE STEPHENVILLE

Le 28 juin 1989, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a reçu un ordre de renvoi du Sénat du Canada lui demandant d'étudier les effets de l'interruption des services fournis par Air Canada à partir de l'aéroport de Stephenville, à Terre-Neuve. Dans le cadre de son mandat, le Comité a tenu des audiences à Ottawa et Stephenville. Tout au long de ces audiences, plusieurs témoins se sont déclarés inquiets des conséquences de cette décision d'Air Canada pour la région de Stephenville de même que pour l'ensemble de Terre-Neuve. On s'inquiétait entre autres des répercussions de la réforme de la réglementation économique sur les collectivités régionales et du retrait éventuel de Stephenville et de Gander du Programme d'escale de vol transocéanique. Nous décrirons dans le présent rapport les questions et problèmes qui préoccupent la collectivité de Stephenville relativement à l'interruption des services fournis par Air Canada.

## PROFIL HISTORIQUE DE STEPHENVILLE

En 1941, les forces aériennes américaines choisissaient d'aménager l'une de leurs bases dans la ville de Stephenville en raison des conditions météorologiques favorables qu'on y trouve et qui permettent un accès aérien aux installations pendant 90 p. 100 de l'année. Cette vague d'activité a provoqué d'importants changements économiques et sociaux: l'agriculture et les pêches ont ralenti et des Terre-Neuviens de toutes les parties de l'île sont venus s'installer à Stephenville afin de trouver un emploi stable au sein de la base américaine, qui comptait ultérieurement 3 400 employés militaires et 1 500 employés civils. La fermeture de la base en 1966 a eu des conséquences dévastatrices pour l'économie locale et de nombreux citoyens de Stephenville déménagèrent alors à Goose Bay.

The community has made a conscious effort over the past 20 years to promote the excellent facilities their airport offers and took an active role in attempting to find an alternate air carrier to commence jet service when Air Canada announced its pullout on 1 February 1989. Under the terms and conditions set out in the *National Transportation Act, 1987*, Air Canada fulfilled its obligations, i.e., it gave the required 120 days notice and filed the proper documents with the National Transportation Agency, thus enabling it to withdraw service on 17 June 1989. First Air acquired a licence to provide jet service between Goose Bay-Stephenville-Ottawa from the National Transportation Agency (this licence application was given approval in an expeditious manner), but the airline decided not to begin service after Air Canada announced it would not enter into a joint fare agreement with First Air for points beyond Ottawa. The community's passenger and air cargo demands are now served by Air Atlantic, which offers several direct and indirect flights per day to Halifax and St. John's.<sup>1</sup>

La collectivité a déployé des efforts certains au cours des 20 dernières années afin de faire la promotion des excellentes installations que compte son aéroport. Elle a aussi tenté par tous les moyens de trouver un autre transporteur aérien qui pourrait offrir un service par avions à réaction lorsque la société Air Canada a annoncé le 1<sup>er</sup> février 1989 son intention d'interrompre les services qu'elle fournissait à partir de cet endroit. Air Canada a respecté les conditions établies dans la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. En effet, elle a donné un avis de 120 jours et déposé les documents voulus à l'Office national des transports, ce qui lui a permis d'interrompre ses services le 17 juin 1989. La société First Air a obtenu un permis de l'Office national des transports afin d'offrir un service de réacté entre Goose Bay, Stephenville et Ottawa (sa demande a été approuvée d'une manière accélérée), mais elle a plus tard décidé de ne pas inaugurer ce service après qu'Air Canada eut annoncé qu'elle ne conclurait pas une entente sur des tarifs pluritransporteurs avec First Air pour des vols à partir d'Ottawa. C'est actuellement la société Air Atlantic qui répond aux besoins de la collectivité en matière de transport de passagers et de marchandises. Cette société offre chaque jour plusieurs vols directs et indirects vers Halifax et St. John's<sup>1</sup>.

#### CONCERNS RAISED

##### A. The Effects of Economic Regulatory Reform

With the passage of the new *National Transportation Act in 1987 (NTA, 1987)*, a new era in Canadian transportation regulation began. No longer were air carriers bound by tight regulation by the government for entry and exit into the market. They would now be free to compete openly for routes - the only restrictions being ones of meeting safety regulations and Canadian ownership requirements. The exception to this is the "designated area," which basically covers northern Canada and some remote areas. The protected area is that part of Canada which lies north of a line commencing at the 50th parallel on the Atlantic coast and gradually reaching the 55th parallel in Alberta and British Columbia. The *NTA, 1987* maintains this area as a regulated environment to ensure essential services are not disrupted for these thin, widely-dispersed markets.

#### PRÉOCCUPATIONS EXPRIMÉES PAR LES TÉMOINS

##### A. Les effets de la réforme de la réglementation économique

Avec l'adoption en 1987 de la plus récente *Loi sur les transports nationaux*, une nouvelle ère s'est ouverte dans le domaine de la réglementation des transports au Canada. Ainsi, les transporteurs aériens ne sont plus tenus de respecter une réglementation gouvernementale serrée pour pouvoir commencer à offrir des services ou cesser de le faire. Ils sont maintenant libres de se concurrencer ouvertement sur les divers itinéraires. Les seules restrictions qui demeurent concernent la réglementation de la sécurité et les exigences relatives au pourcentage des sociétés qui doivent appartenir à des Canadiens. Les "zones désignées" constituent toutefois une exception à cet égard. Ces zones comprennent essentiellement le Nord canadien et certaines régions éloignées. Ce secteur protégé est constitué de la partie du Canada qui est située au nord d'une ligne commençant au 50<sup>e</sup> parallèle sur la côte atlantique et se rapprochant graduellement du Nord de façon à rejoindre le 55<sup>e</sup> parallèle en Alberta et en Colombie-Britannique. La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* maintient une réglementation pour ces régions afin de veiller à ce que des services essentiels continuent à être fournis sur ces marchés étroits et très éparpillés.

While many proponents of this new transportation policy have cited its many successes such as easier market entry and more frequent flights to smaller centres, others have said it has not been an unqualified success. This view was reiterated in our Stephenville hearings. Complaints against the policy focused on: the creation of a "hub and spoke" system whereby small (mainly non-jet) aircraft transport passengers from smaller centres to the larger "hub" cities to connect with larger (usually jets) aircraft for travel to a final destination resulting in longer flight times for those coming from small cities; the creation of a duopoly within the airline industry whereby the two major airlines, through their alliance partners, effectively control the industry (over 95% of the scheduled domestic traffic is controlled in this manner) and limit competition; and that the new policy does not take into account the special needs of the regions.

## B. Joint Fares

One area of concern repeatedly raised by the community of Stephenville was that of joint fares. The widely-held belief in the community is that Air Canada acted anti-competitively when it refused to enter into a joint fare agreement with First Air, since it appears that Air Canada deals exclusively with Air Nova, its alliance carrier, in the Atlantic region. It should be recognized that there are a large number of joint fares in place at any given point in time - Air Canada stated before the Committee that it alone has approximately 35,000 domestic and international joint fares. In the case of Stephenville, the local Chamber of Commerce has asked the Director of Investigations and Research of the Competition Tribunal to consider whether or not the community may have a valid complaint against Air Canada under sections 45 and 79 of the *Competition Act*, which respectively deal with conspiracy and abuse of dominant position. The Director will subsequently advise the Chamber of Commerce which section applies should it be decided that enough evidence exists to warrant proceedings.

First Air's decision to reroute its Goose Bay-Ottawa service through Stephenville was dependent on a number of factors, some of which were: that there be no significant increase in competition by other airlines; that satisfactory traffic levels be achieved;

Bon nombre des partisans de cette nouvelle politique sur les transports ont signalé ses nombreuses réussites comme par exemple, la facilité avec laquelle on peut maintenant créer de nouveaux services et l'augmentation de la fréquence des vols vers les petits centres, mais d'autres intervenants ont indiqué que cette politique n'était pas un succès total. Cette opinion a d'ailleurs été exprimée de nouveau lors des audiences tenues à Stephenville. Les griefs concernant cette politique portaient principalement sur les points suivants: la création d'un "réseau en étoile" où de petits avions (qui ne sont pas des avions à réaction la plupart du temps) transportent des passagers des petits centres vers des villes importantes (bases principales) d'où les passagers peuvent prendre des avions plus gros (habituellement des avions à réaction) pour se rendre à une destination finale, ce qui augmente la durée des vols pour les passagers venant des petites villes; la création au sein de l'industrie des transports aériens d'un duopole qui permet à deux sociétés aériennes d'importance, par le truchement des alliances qu'elles ont conclues avec des partenaires, de se rendre en fait maîtres de l'industrie (elles gèrent ainsi plus de 95 p. 100 des vols intérieurs réguliers) et de limiter la concurrence; et le fait que la nouvelle politique ne tient pas compte des besoins spéciaux des régions.

## B. Tarifs pluritransporteurs

Les tarifs pluritransporteurs constituent une source de préoccupation maintes fois mentionnée par les résidents de Stephenville. En effet, la plupart d'entre eux croient qu'Air Canada a posé un geste contraire aux règles sur la concurrence lorsqu'elle a refusé de conclure une entente sur des tarifs pluritransporteurs avec First Air, puisqu'il semble qu'Air Canada traite exclusivement avec Air Nova, son transporteur affilié, dans la région de l'Atlantique. Il faut reconnaître qu'un grand nombre de tarifs pluritransporteurs ont toujours été appliqués et le sont encore aujourd'hui. Ainsi, Air Canada a déclaré devant le Comité qu'elle appliquait à elle seule environ 35 000 tarifs pluritransporteurs à l'échelle nationale et internationale. Dans le cas de Stephenville, la Chambre de commerce locale a demandé au directeur des enquêtes et de la recherche du Tribunal de la concurrence de déterminer si la collectivité avait le droit ou non de porter plainte contre Air Canada en vertu des articles 45 et 79 de la *Loi sur la concurrence*, lesquels portent respectivement sur le complot et l'abus de la position dominante. Le directeur informera plus tard la Chambre de commerce des sections qui s'appliquent si l'on devait établir qu'il existe suffisamment de preuves pour tenter des poursuites.

La décision de la société First Air d'inclure l'étape de Stephenville dans sa liaison Goose Bay-Ottawa était conditionnelle à un certain nombre de facteurs, dont les suivants: qu'il n'y ait aucune augmentation importante de la concurrence livrée par

that efficient and economic ground handling arrangements exist with third parties in Stephenville; and that Air Canada agree to joint fares for First Air's connecting traffic to points beyond Ottawa.

Air Canada, which had already been approached for joint fares by First Air when it commenced its service to Goose Bay, did not, according to correspondence from First Air, agree to joint fares on the Stephenville route because this would create competition for its connector, Air Nova, which serves both Goose Bay and Deer Lake, the latter town being only 127 kilometres from Stephenville. Unlike the Stephenville and Area Chamber of Commerce, First Air has stated that it was not surprised by the decision, and would indeed be against the regulation of joint fares. The community of Stephenville believes that, had Air Canada agreed to joint fares with First Air, First Air would have commenced jet service to the community.

It bears noting that Canadian Airlines did agree to discuss joint fares with First Air in September 1989. First Air stated that, since Canadian Airlines does not offer as many routes beyond Ottawa with the same frequency as Air Canada, and that Canadian has traditionally been a competitor for First Air whereas it deals extensively with Air Canada, it was decided that a joint fare agreement with Canadian Airlines would not be favourable.

The question here is not one of whether or not joint fares are necessary - from the evidence provided, it appears that they are critical to First Air's viability on this route. The key issue is whether or not joint fares should be made available to any carrier applying to operate service on this, or any other route, no matter what their affiliation.

The *National Transportation Act, 1987* and its Air Transportation Regulations do not provide the Agency with the power to force carriers to establish joint fares. Moreover, the *National Transportation Act, 1967* and its Air Carrier Regulations, which imposed much greater economic regulation on air carriers than at present, did not enable the former

d'autres sociétés aériennes, qu'une quantité satisfaisante de passagers et de marchandises transitent par cet aéroport, que des ententes sur des services de manutention au sol efficaces et économiques soient conclues avec des tierces parties à Stephenville et qu'Air Canada conclut une entente sur des tarifs pluritransporteurs pour les passagers de First Air désirant se rendre à d'autres destinations à partir d'Ottawa.

Air Canada, que First Air avait déjà tenté de convaincre de conclure une entente sur des tarifs pluritransporteurs lorsque cette société a inauguré ses vols vers Goose Bay, n'a pas, selon la correspondance reçue de First Air, accepté de conclure une entente sur des tarifs pluritransporteurs à partir de Stephenville puisque ces services auraient entré en concurrence avec ceux qui sont offerts par son transporteur correspondant, Air Nova, qui offre des vols à la fois de Goose Bay et de Deer Lake, cette dernière ville n'étant située qu'à 127 kilomètres de Stephenville. Contrairement à la Chambre de commerce locale, First Air a déclaré qu'elle n'était pas surprise de la décision et qu'en fait, elle serait opposée à l'imposition de tarifs pluritransporteurs par voie de règlement. La collectivité de Stephenville croit que First Air aurait inauguré un service par avions à réaction à partir de cette ville si Air Canada avait accepté de conclure une entente sur des tarifs pluritransporteurs.

Il convient de signaler ici que les Lignes aériennes Canadien International avaient, elles, accepté de discuter de l'établissement de tarifs pluritransporteurs avec First Air en septembre 1989. First Air a déclaré que la conclusion d'une entente sur des tarifs pluritransporteurs avec Canadien International n'avait pas été considérée comme une option souhaitable étant donné que cette société aérienne n'offrait pas autant de vols à partir d'Ottawa, que la fréquence des vols n'était pas la même qu'avec Air Canada et que Canadien International a toujours été considérée comme un compétiteur, tandis que First Air collabore beaucoup avec Air Canada.

Il ne s'agit pas de déterminer ici si des tarifs pluritransporteurs sont nécessaires. D'après les témoignages, il semble qu'ils soient essentiels à la viabilité de cette liaison que désire offrir First Air à partir de cet aéroport. Ce qu'il faut déterminer avant tout, c'est si des tarifs pluritransporteurs devraient être offerts ou non à tout transporteur demandant l'autorisation d'offrir des services à partir de cet aéroport -- ou de tout autre aéroport -- sans que l'on tienne compte des liens entre transporteurs.

La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et le Règlement sur les transporteurs aériens pris en vertu de celle-ci ne donnent pas à l'Office le pouvoir de forcer les transporteurs à établir des tarifs pluritransporteurs. Qui plus est, la *Loi nationale sur les transports de 1967* et le Règlement sur les transporteurs aériens afférent, lesquels imposaient

regulatory body to direct the establishment of joint fares. The thrust of the *NTA, 1987* is to allow wide freedom to transportation companies so that they can respond to the demands of the marketplace in a manner consistent with sound business practices.

Correspondence from the National Transportation Agency on this matter indicates that if joint fares were to be regulated by that body, it would result in more than just the regulation of these fares. This measure would likely result in further regulation of the industry, such as deciding what type of air service each community should receive (e.g., jet versus non-jet), how frequently these services are to be provided, and the setting of service standards (e.g., free baggage allowance). Other aspects of commercial aviation heretofore not regulated in Canada could also be caught up in re-regulation. These aspects include, but are not limited to, joint ground handling arrangements, equipment interchange agreements and joint use of ticket counters. Due to the inherent difficulties in regulating joint fares, the Agency is of the opinion that any problems in this area can continue to be dealt with through remedial actions being taken pursuant to other federal laws (e.g., the *Competition Act*).

### C. Freight Traffic

Prior to Air Canada's pullout on 17 June 1989, Stephenville was serviced by one non-stop DC-9 or B-727 flight daily to Montreal, in addition to three Air Atlantic Dash-8 flights daily. Since Air Canada's withdrawal of service, Air Atlantic has filled the void through the provision of four daily flights to Halifax and three to St. John's. In the testimony before the Committee, the carriers stated that they had excess freight capacity in and out of Stephenville and could adequately accommodate reasonable cargo needs of the local shippers.

In contrast, various witnesses appearing before the Committee in Stephenville disputed that their freight needs were being met with the capacity offered by Air Atlantic's Dash-8s. They stated that: freight capacity was limited because the small aircraft now being used on these runs were mainly designed for passengers; higher freight rates were now being charged for the carriage of cargo; because of a lack of direct service to Central Canada, shipments of

aux transporteurs aériens une réglementation économique beaucoup plus importante qu'à l'heure actuelle, ne permettaient pas à l'ancien organisme de réglementation de demander l'établissement de tarifs pluritransporteurs. La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* cherche principalement à laisser les sociétés de transport en grande partie libres d'agir comme elles l'entendent de manière à ce qu'elles puissent répondre aux exigences du marché d'une façon qui soit conforme aux bonnes méthodes de gestion.

La correspondance de l'Office national des transports à ce sujet indique que toute réglementation des tarifs pluritransporteurs par cet organisme viserait probablement aussi d'autres aspects des transports aériens. En effet, s'il posait un geste en ce sens cet organisme devrait vraisemblablement du même coup décider du type de service aérien qui serait offert dans chaque collectivité (service par avion à réaction ou autre), déterminer la fréquence de ces services, et établir des normes à ce sujet (p. ex., sur les franchises de bagages). Il est donc probable que ces mesures entraîneraient un accroissement de la réglementation. D'autres aspects de l'aviation commerciale jusqu'ici non réglementés au Canada pourraient aussi être visés par cette nouvelle réglementation. Parmi ceux-ci, notons les ententes sur les services de manutention au sol, les ententes sur les échanges de matériel et l'utilisation conjointe des billetteries. Étant donné les difficultés que comporte la réglementation des tarifs pluritransporteurs, l'Office est d'avis que tout problème dans ce secteur devrait continuer à être réglé à l'aide de mesures correctrices prises en vertu d'autres lois fédérales (comme la *Loi sur la concurrence*).

### C. Trafic-marchandises

Avant l'interruption des services d'Air Canada, le 17 juin 1989, Stephenville pouvait compter sur un vol quotidien sans escale vers Montréal au moyen d'appareils DC-9 ou B-727, en plus des trois vols quotidiens d'Air Atlantic au moyen d'appareils Dash-B. Depuis l'interruption des services fournis par Air Canada, Air Atlantic a comblé le vide en offrant quatre vols quotidiens vers Halifax et trois vers St. John's. Lors de leurs témoignages devant le Comité, les transporteurs ont indiqué qu'ils disposaient d'une capacité excédentaire pour le transport des marchandises à partir de Stephenville ou vers cette ville, et qu'ils pouvaient répondre convenablement aux besoins raisonnables des expéditeurs locaux dans ce domaine.

Par contre, plusieurs témoins entendus à Stephenville ont contesté l'affirmation voulant que la capacité offerte par les appareils Dash-8 d'Air Atlantic permette de répondre à leurs besoins en matière de transport de marchandises. Ils ont indiqué que cette capacité était limitée parce que les petits appareils maintenant utilisés sur ces vols étaient surtout conçus pour les passagers, que des tarifs-marchandises plus élevés étaient maintenant

perishable goods such as fish were hindered; with an additional stopover in Halifax, the chances of delays and product spoilage were greater than had previously been the case; and there was a lack of adequate ground handling equipment at the airport.

The airlines contend that they offer competitive freight rates for the shipment of cargo to and from Stephenville to other points in Canada. Their rates are based on distance and reflect similar rate scales from St. John's or Halifax to Central Canada. In addition, with regard to the matter of ground handling equipment, both the airlines and the government have stated that this is the responsibility of the airlines and not one for the government. The government does not provide ground handling equipment for other airports and has no control over whether or not an air carrier leaves its equipment at an airport when it exits from the market.

#### D. Passenger Traffic

Testimony before the Committee regarding air passenger services focused on the effects of the hub and spoke system on flight routings to major centres. The problem here is that instead of being able to fly from Stephenville to major centres in Central Canada, passengers now have to connect through Halifax. Previously, with Air Canada, Stephenville passengers enjoyed non-stop service to Montreal. This now involves changes in planes and longer travel times to destinations in Central Canada and beyond. Balancing these concerns is the fact that the smaller non-jet aircraft operating mainly to the hub airport of Halifax provide Stephenville passengers with more flight frequencies and more convenient arrival and departure times than had been the case when Air Canada operated the service.

Concerns were also raised over the issue of handicapped passengers having to endure stopovers and longer flight times when travelling from southwest Newfoundland than was the case when Air Canada was providing service. These passengers also found that Dash-8 aircraft were less accommodating than the larger jets due to "inadequate space in their seating". It should be noted that under sections 35(5) and 35(6)<sup>2</sup> of the *NTA, 1987* the National Transportation Agency has the power to inquire into and provide remedies for undue obstacles to the mobility of disabled persons.

This hub and spoke situation is not unique to Stephenville. It has been occurring at other centres throughout Canada where the major airlines have withdrawn larger jet aircraft from the smaller markets. If this pattern of air route rationalization continues, this phenomenon will likely continue to occur.

exigés, que l'absence de vols directs vers le centre du pays rendait maintenant plus difficiles les expéditions de denrées périssables comme le poisson, que les risques de retards ou de détérioration des produits étaient plus grands qu'auparavant en raison de l'escale supplémentaire à Halifax, et que le matériel de manutention au sol était insuffisant à l'aéroport.

Les sociétés aériennes soutiennent qu'elles offrent des tarifs-marchandises concurrentiels pour le transport de fret entre Stephenville et d'autres destinations canadiennes et vice-versa. Ces tarifs sont fondés sur la distance à parcourir et sont semblables aux barèmes en vigueur pour les trajets entre St. John's ou Halifax et le centre du pays. De plus, pour ce qui est du matériel de manutention au sol, et les sociétés aériennes et le gouvernement ont indiqué que cette question relevait des sociétés aériennes et non du gouvernement. Celui-ci ne fournit aucun matériel de manutention au sol dans les autres aéroports et ne peut d'aucune façon forcer un transporteur aérien à laisser son matériel sur place lorsqu'il cesse ses activités à un aéroport.

#### D. Trafic-passagers

Les témoignages entendus par le Comité au sujet des services de transport aérien de passagers concernaient surtout les effets du réseau en étoile sur les vols vers les grands centres. Le problème est ici lié au fait que les passagers doivent maintenant faire une escale à Halifax plutôt que de pouvoir prendre un vol direct entre Stephenville et les grandes villes du centre du pays. Auparavant, Air Canada offrait un vol sans escale entre Stephenville et Montréal. Il faut maintenant compter sur des temps de déplacement plus longs et changer d'avion pour se rendre dans le centre du pays ou à d'autres endroits à partir de là. L'avantage de cette formule est que les petits aéronefs à hélices utilisés surtout pour les liaisons avec l'aéroport principal d'Halifax offrent aux passagers de Stephenville des vols plus fréquents et des heures de départ et d'arrivée plus commodes que dans le cas de la liaison assurée par Air Canada.

On s'est également dit préoccupé par le fait que les passagers handicapés doivent subir des escales ainsi que des durées de vol plus longues au départ du sud-ouest de Terre-Neuve que lorsque le service était assuré par Air Canada. Ces passagers ont également dit trouver les appareils DASH-8 moins spacieux que les avions à réaction. Il est à noter qu'aux termes des paragraphes 35(5) et 35(6)<sup>2</sup> de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, l'Office national des transports est habilité à enquêter sur les obstacles indus à la mobilité des personnes handicapées et à y apporter des correctifs.

Ce phénomène des réseaux en étoiles n'est pas unique à Stephenville. On l'a constaté dans d'autres villes canadiennes lorsque les grandes sociétés aériennes ont décidé de ne plus desservir les marchés moins importants à l'aide de gros avions à réaction. Si cette rationalisation des itinéraires aériens se poursuit, il est probable que l'on continuera à observer ce phénomène.

## E. Regional Economic Effects

Although the fishing industry is suffering due to dwindling stocks, it is still the biggest employer in the area. Since it is seasonal, however, an estimated 90% of the population find themselves unemployed during the winter months. The government has been trying to promote the mining industry and has recently experienced some renewed interest from developers at Lower Cove and Aguathuna on the Port au Port Peninsula. Abitibi-Price remains the principal employer in the Town of Stephenville with an annual payroll of over \$15.5 million.

The peninsula now has a good fish processing facility and is developing a lucrative scallop fishery. As a fresh fish operation largely dependent on American markets, they are convinced that their ability to respond to requests from outside the province is dependent on the availability of a regular jet service to the mainland. Added stopovers and unpredictable cargo space increase the danger of spoilage of this sensitive product.

The area also hopes to attract some of Hong Kong's foreign investment in Newfoundland, which is estimated to bring from \$2 billion to \$3 billion into the province. The community argues that, as an island region already without rail services, they can ill afford to lose the jet service, and subsequently the freight capacity, which could encourage investment and development in the region.

## F. Trans Oceanic Plane Stop (TOPS) Program

Witnesses before the Committee expressed concern that, with Air Canada's withdrawal from Stephenville, the airport would be downgraded to a lower category, thereby eliminating it as an alternate to Gander for TOPS flights. It was brought to the Committee's attention that, of the approximately 4,000 TOPS flights Gander receives each year, an average of 150 are diverted to Stephenville. In 1988, 88 of the flights received were large jet aircraft. This fear was centred on the fact that, with removal of the larger jet aircraft, ground handling facilities, crash, fire and rescue (CFR) units, navigation aids and maintenance of the runway would not be preserved at a high enough level to keep Stephenville as the TOPS alternate. In response to this, when Air Canada withdrew its ground handling facilities which were used in servicing TOPS flights, the Town of Stephenville purchased \$250,000 in new equipment for this purpose.

## E. Conséquences économiques régionales

L'industrie de la pêche souffre actuellement de la diminution des stocks, mais elle constitue toujours le principal employeur de la région. Puisqu'il s'agit toutefois d'une activité saisonnière, on estime que 90 p. 100 de la population est en chômage au cours des mois d'hiver. Le gouvernement tente de promouvoir le développement de l'industrie minière et a récemment réussi à renouveler l'intérêt des investisseurs pour des projets à Lower Cove et Aguathuna, dans la péninsule de Port-au-Port. L'Abitibi-Price demeure le principal employeur de la ville de Stephenville avec des frais de personnel de plus de 15,5 millions de dollars.

La péninsule dispose maintenant de bonnes installations de transformation du poisson et est en train de mettre sur pied une lucrative industrie de la pêche au pétoncle. Étant donné que l'exploitation du poisson frais dépend en grande partie des marchés américains, les Terre-Neuviens sont convaincus qu'ils ne pourront répondre à la demande des marchés extérieurs que dans la mesure où un service régulier par avions à réaction sera offert entre l'île et le continent. L'ajout d'escales et l'imprévisibilité de l'espace de fret disponible accroissent les risques de détérioration de cette denrée fragile.

La région espère aussi attirer quelques-uns des investisseurs de Hong Kong qui devraient venir injecter de deux à trois milliards de dollars dans l'économie terre-neuvienne. À titre de région insulaire déjà privée de service ferroviaire, la collectivité soutient qu'elle peut difficilement se permettre de perdre le service par avions à réaction et ensuite la capacité de transport de marchandises parce que ces deux facteurs pourraient favoriser les investissements dans la région et le développement économique de celle-ci.

## F. Programme d'escale de vol transocéanique

Les témoins qui ont comparu devant le Comité ont dit craindre que suite à la suppression des services d'Air Canada à Stephenville, l'aéroport ne soit reclassé dans une catégorie inférieure et ne puisse plus constituer une solution de remplacement à l'aéroport de Gander pour les vols transocéaniques. Le Comité a appris que sur les 4 000 vols de ce type que reçoit Gander chaque année, 150 en moyenne sont détournés sur Stephenville. En 1988, 88 des aéronefs qui se sont posés à Stephenville étaient de gros avions à réaction. Les témoins ont dit craindre surtout qu'avec le retrait de ces gros appareils, les installations de manutention au sol, les services de secours et d'incendie, les unités d'aéroport, les aides à la navigation aérienne et les services d'entretien des pistes ne soient pas maintenus à un niveau suffisamment élevé pour que les vols transocéaniques puissent continuer d'être détournés sur l'aéroport de Stephenville. Pour parer à cette situation, après qu'Air Canada eut retiré ses installations de manutention au sol utilisées pour les vols transocéaniques, Stephenville a acheté pour 250 000 \$ de matériel neuf.

Testimony in Stephenville by Transport Canada showed that the airport is undergoing improvements such as a new \$3.6 million combined services building to consolidate all maintenance activities, garage, trade shops and material storage as well as the crash, fire and rescue services under one roof. Contracts have also been awarded to pave the airport's parking areas and access road. In addition, testimony before the Committee by the Minister of State for Transport indicated that in meetings with representatives from the Town of Stephenville, concerns had been expressed over the crash-fire-rescue category of the airport. The Minister told the Committee that she had "directed my officials to maintain the present category until at least 31 December 1990". The Minister further stated that the Department of Transport reviews the categories of airports every year and that she did "not foresee a downgrading at that time (i.e., the end of 1990) unless something drastic happens between now and then".

With regard to the TOPS program, the Minister also told the Committee that she had requested her officials to liaise with their colleagues in the International Civil Aviation Organization (ICAO) with a view to changing the designation of Stephenville Airport to that of alternate use, fuelling only - this process is currently underway. This would permit the site to continue to serve as an alternative for TOPS traffic and, in addition, to serve as an alternative for any international flight. It is believed that this, coupled with the improvements, should help to attract more TOPS traffic, thereby lessening the chances for the airport's category to be lowered.

In spite of this, the community still fears that the airport may be downgraded and that instead of it being the TOPS alternative, these flights would be either diverted to Bangor, Maine or Shannon, Ireland. The Town of Gander recognized Halifax as a possible alternate, but stated that it was preferable that its alternate remain in the same province.

#### **G. National Transportation Agency/ National Transportation Act, 1987**

Aside from the question of the joint fares issue, the testimony regarding the *NTA, 1987* was the most significant heard by the Committee. It focused on several issues that relate to the *NTA, 1987* and come under the jurisdiction of the National Transportation Agency. These include: the lack of guidelines under

Les représentants de Transports Canada ont indiqué à Stephenville que des travaux d'amélioration sont actuellement en cours à l'aéroport, notamment la construction d'un édifice de services de 3,6 millions de dollars qui réunira sous un même toit toutes les activités d'entretien, le garage, les boutiques hors taxe et le stockage du matériel, ainsi que les services de secours et d'incendie d'aéroport. Le ministère a également accordé des contrats de pavage des aires de stationnement et de la route d'accès de l'aéroport. En outre, dans son témoignage devant le Comité, le ministre d'État aux Transports a indiqué que lors des rencontres avec les représentants de la municipalité de Stephenville, ceux-ci avaient dit craindre que l'aéroport perde ses services de secours et d'incendie à la suite d'un éventuel changement de catégorie. Le ministre a déclaré au Comité qu'elle avait donné instruction à ses fonctionnaires de maintenir l'aéroport dans la catégorie où il se trouve actuellement au moins jusqu'au 31 décembre 1990. Elle a ajouté que le ministère des Transports procède chaque année à l'examen des catégories d'aéroports, et qu'elle ne prévoyait pas un classement dans une catégorie inférieure à ce moment-là (c.-à-d. à la fin de 1990) à moins que la situation n'évolue de manière radicale d'ici ce temps.

En ce qui concerne le Programme d'escala de vol transocéanique, le ministre a également déclaré au Comité qu'elle avait demandé à ses collaborateurs d'établir des contacts avec leurs collègues de l'Organisation de l'aviation civile internationale, de façon que l'aéroport de Stephenville soit désormais désigné comme aéroport de rechange et de ravitaillement en carburant uniquement -- ces démarches sont en cours à l'heure actuelle. Cela permettrait à l'aéroport de continuer à servir d'aéroport de rechange pour les vols transocéaniques ainsi que pour tous les vols internationaux. On espère que ces mesures, combinées aux améliorations, attireront davantage de vols transocéaniques et diminueront les risques de reclassement de l'aéroport dans une catégorie inférieure.

Les habitants de la collectivité craignent néanmoins à croire que leur aéroport pourrait être classé dans une catégorie inférieure et qu'au lieu d'emprunter ses pistes, les vols transocéaniques seraient plutôt détournés vers Bangor (Maine) ou Shannon (Irlande). Les autorités de la ville de Gander ont reconnu Halifax comme une solution de rechange possible, mais ont déclaré qu'il était préférable de conserver l'aéroport de rechange dans la même province.

#### **G. Office national des transports du Canada/ Loi de 1987 sur les transports nationaux**

Mise à part la question des accords de tarifs pluritransporteurs, le témoignage le plus important recueilli par le Comité a porté sur la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. On a abordé plusieurs questions touchant la Loi qui relèvent de la compétence de l'Office national des transports du

which the Agency may conduct an inquiry; the inability of certain sections of the *NTA, 1987* to allow for the proper implementation of transport policy as set out in section 3 of the Act<sup>3</sup> (e.g., regional economic development); the length of time whereby an air carrier can give notice to exit from a market; the lack of specific provisions under which subsidies may be provided for replacement air services to a community; the inadequacy of the present delineation of the designated area to encompass regions which may feel the adverse effects of economic regulatory reform; and that the review of the operation of the Act that is to begin in 1992 should be advanced in order to assess its effects on communities such as Stephenville.

With regard to the issue of subsidies, testimony before the Committee revealed that guidelines are now in the process of being developed for this program; however, it should be recognized that this program is designed to be used only in emergency situations (where no air services are being provided) and only for a short time period. It is not intended to be an ongoing program of subsidization for the airline industry. In this regard, it is of interest to note that, since the *NTA, 1987* came into effect, and major carriers have exited from the smaller markets, no subsidies have been applied for or issued, and replacement air services have filled each of these routes. Also, it should be noted that economic regulation does not guarantee that air services will be saved. In fact, Air Canada has been exiting markets since 1941, long before economic regulatory reform came into effect.

Concerning the problem of extending the designated area to include Stephenville, testimony by the Minister of State for Transport showed that this may not be the panacea it was first thought to be for the Stephenville situation. It was pointed out that inclusion in the designated area would only mean that entry into the market would be regulated, not exit. What this could mean for a town like Stephenville is that, rather than making it easier for a carrier to enter this market, it could be more difficult and time-consuming because they would have to go through a longer approval process than is now the case in the non-designated area. While concern has been expressed with regard to the presence of only one airline in the Stephenville market, the Minister of State for Transport testified to the dangers of fragmenting any limited market to such an extent that no airline can sustain a viable presence in that market, with a resultant withdrawal of all services.

Canada, notamment: l'absence de directives concernant les enquêtes de l'Office; le fait que certains articles de la Loi de 1987 ne permettent pas une application adéquate de la politique des transports telle qu'énoncée à l'article 3 de la Loi<sup>3</sup> (notamment en ce qui concerne le développement économique régional); le délai accordé à un transporteur aérien pour aviser qu'il se retire d'un marché; l'absence de dispositions précises concernant les subventions qui peuvent être accordées pour assurer des services aériens de remplacement dans une collectivité; la délimitation actuelle de la zone désignée, qui ne permet pas d'inclure toutes les régions qui pourraient subir les inconvénients de la réforme de la réglementation économique; et la nécessité de devancer l'examen de l'application de la Loi, prévue pour 1992, afin d'en évaluer les conséquences sur des collectivités comme Stephenville.

En ce qui concerne les subventions, le Comité a appris que des directives concernant le programme sont actuellement en cours de rédaction. Il convient cependant de souligner que le programme ne devra servir que dans les situations d'urgence (là où il n'y a pas de services aériens) et seulement pour une courte période. Il ne s'agit pas d'un programme de subventions permanent de l'industrie aérienne. À cet égard, il est intéressant de rappeler que depuis l'entrée en vigueur de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, et depuis que les grands transporteurs aériens se sont retirés des petits marchés, aucune subvention n'a été demandée ni accordée et que les services aériens de remplacement ont occupé toutes les routes laissées vacantes. Il faut également souligner que la réglementation économique n'est pas une garantie de salut pour les services aériens. En fait, Air Canada a commencé à se retirer de certains marchés dès 1941, longtemps avant la réforme de la réglementation économique.

En ce qui concerne l'inclusion de Stephenville dans la zone désignée, le ministre d'État aux Transports a indiqué dans son témoignage que cette solution ne constitue peut-être pas pour Stephenville la panacée qu'on y a vue au début. Le témoin a souligné que l'inclusion d'un aéroport dans une zone désignée aurait pour effet que seules les entrées sur le marché et non les sorties seraient réglementées. Dans le cas de Stephenville par exemple, au lieu de faciliter l'accès d'un transporteur aérien à un marché, l'inclusion dans une zone désignée pourrait au contraire rendre la chose plus difficile et plus longue parce que la procédure d'approbation serait plus lente que dans le cas d'une zone non désignée. Bien que la présence d'une seule ligne aérienne sur le marché de Stephenville soulève des préoccupations, le ministre d'État aux Transports a fait remarquer dans son témoignage que la fragmentation d'un marché limité risque de compromettre la viabilité de toutes les lignes aériennes présentes sur ce marché, et d'entraîner par voie de conséquence la suppression de tous les services existants.

The question of whether or not being included in the designated area would result in making it easier to obtain an operating subsidy from the federal government was also addressed by the Minister of State for Transport. As the Minister pointed out, the provision of a subsidy does not depend on whether or not a carrier is operating within or outside the designated area. Rather, as stated previously, it depends on "emergency situations" and could be granted no matter where the airline operates. In fact, no carrier at the present time receives a "direct subsidy" from the Federal Government anywhere in Canada.

The overall concern with the *NTA, 1987* and its administration by the Agency was that, while the general philosophy of economic regulatory reform may work for the large centres in Canada, the regions and smaller communities do not benefit to the same extent. In fact, there may be some undue hardships placed on these areas because of the new philosophy. This was the major reason why witnesses called for an earlier review of the Act than is now set out in the legislation. They believe that the effects of economic regulatory reform are filtering through the system at a much faster pace than was originally envisaged by the authors of the legislation and that now is the time to assess these effects rather than waiting until irreparable harm has been done.

## CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS

As can be seen from the evidence, the Committee was confronted with a great deal of conflicting opinions on the situation in Stephenville, with the carriers saying the service is adequate, and the residents and users saying it does not meet their requirements. Coupled with this is the key issue of the lack of a joint fare agreement, which some witnesses say amounts to anti-competitive behaviour on the part of Air Canada and therefore should be regulated by the *NTA*, while First Air, the carrier who sought and was denied the agreement, stated that this should not occur. Finally, at the core of the issue is the philosophy of the *National Transportation Act, 1987*, which provides for economic regulatory reform. Here again, there is a divergence of opinion. Some witnesses felt that the Act, with its philosophy of relaxed regulation and emphasis on free market competition, does not work well in small, widely-dispersed areas such as Stephenville and that some form of protection should be afforded these markets. Others, such as the air carriers, believe that the new regulatory regime is operating efficiently and that there are enough "safety nets" in the Act (e.g., the annual reviews of the operation of the Act) to deal with any adverse effects that may arise from time to time.

Quant à savoir si le fait d'être ou non inclus dans une zone désignée facilite l'obtention de subventions d'exploitation du gouvernement fédéral, le ministre a rappelé que l'octroi d'une subvention ne dépend pas du fait qu'un transporteur dessert un territoire situé à l'extérieur ou à l'intérieur d'une zone désignée. Comme le ministre l'a souligné, la décision est plutôt liée à des "situations d'urgence" et une subvention peut être accordée peu importe où se trouve le transporteur aérien. En fait, à l'heure actuelle aucun transporteur ne reçoit de subvention directe du gouvernement fédéral, où que ce soit au Canada.

La principale préoccupation concernant la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et son application par l'Office tient au fait que même si les grands principes à la base de la réforme de la réglementation économique peuvent être avantageux pour les grands centres au Canada, les régions et les petites collectivités n'en bénéficient pas autant. En fait, elles risquent même de subir des inconvénients injustifiés. C'est principalement pour cette raison que les témoins ont demandé de devancer l'examen de la Loi prévu dans le texte législatif. Ils estiment que les effets de la réforme de la réglementation économique se font sentir beaucoup plus rapidement que ne l'avaient initialement prévu les auteurs de la Loi et qu'il est temps d'évaluer dès maintenant les effets de la réforme au lieu d'attendre que des torts irréparables ne soient causés.

## CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Comme le montrent les témoignages, le Comité a entendu beaucoup de points de vue contradictoires sur la situation à Stephenville. Les transporteurs aériens soutiennent que le service est adéquat, alors que les résidents et les usagers affirment qu'il ne répond pas à leurs attentes. À cela s'ajoute le problème fondamental de l'absence d'accord de tarifs pluritransporteurs, dont certains témoins affirment qu'elle permet à Air Canada de mener une concurrence déloyale, et que la réglementation de la Loi sur les transporteurs nationaux devrait s'appliquer dans ce cas. Pour sa part, la société First Air, le transporteur aérien qui a demandé et s'est vu refuser l'accord, s'oppose à la réglementation. Enfin, le cœur du problème concerne les principes de la *Loi de 1987 sur les transporteurs nationaux*, dont découle la réforme de la réglementation économique. Il y a divergence d'opinions aussi à ce sujet. Certains témoins ont estimé que la loi, qui assouplit la réglementation et favorise la concurrence de marché libre, n'est pas efficace dans les localités plus petites et dispersées comme Stephenville et que ces marchés devraient bénéficier d'une certaine protection. D'autres, comme les transporteurs aériens, soutiennent que la réglementation fonctionne bien et que la loi prévoit suffisamment de "filets de sûreté" (notamment les examens annuels de la loi) pour permettre de contrer les effets négatifs qui peuvent se produire de temps à autre.

Many of the issues are extremely complex (e.g., joint fares) and would require further study and analysis before a decision could be reached. However, having said this, the Committee shares in the concerns expressed and believes that, perhaps, economic regulatory reform does not treat all regions fairly. We would be remiss if we did not attempt to address those concerns raised in Stephenville and, in a wider context, those that may be faced by other communities in the future. For this reason, we believe that these issues should be examined now, rather than at a later date such as at the time of the 1992 review of the *NTA, 1987*. To this end, your Committee recommends:

- (1) That the Minister of Transport instruct the National Transportation Agency, under section 267(2)(g), that while undertaking its annual review of the operation of the Act, the Agency examine and report upon those concerns raised with Air Canada's withdrawal of service from Stephenville, Newfoundland;
- (2) That the Minister direct the Agency to give particular attention to the following issues:
  - (a) the reality and consequences of an airline duopoly in Canada;
  - (b) whether there is a need to establish a transportation subsidy program for remote regions;
  - (c) the suitability of air cargo services into and out of small centres;
  - (d) an evaluation of the TOPS Program to determine the airport's long-term future viability as an alternate to Gander;
  - (e) the adequacy of the National Transportation Agency's inquiry process in dealing with the impact of economic regulatory reform on small communities;
  - (f) the adequacy of the *NTA, 1987* in attaining the goals set out in the policy section of the Act, particularly as it relates to regional economic development;

Bon nombre des problèmes soulevés sont extrêmement complexes (notamment les tarifs pluritransporteurs) et nécessiteraient une étude et une analyse plus poussées avant qu'une décision ne puisse être prise. Cela dit toutefois, le Comité partage les inquiétudes exprimées et est d'avis que la réforme de la réglementation économique ne traite peut-être pas toutes les régions de manière équitable. Nous serions à blâmer si nous ne tenions pas compte des inquiétudes formulées à Stephenville et, de façon plus générale, des problèmes auxquels risquent d'être confrontées d'autres collectivités dans l'avenir. Aussi, nous croyons qu'il faut examiner les questions dès maintenant et non pas attendre en 1992 la révision de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. À cette fin, le Comité recommande:

- (1) Que le ministre des Transports ordonne à l'Office national des transports du Canada, conformément à l'alinéa 267(2)(g), d'étudier, dans le cadre de l'examen annuel de la Loi, les questions soulevées concernant la suppression des services d'Air Canada à Stephenville (Terre-Neuve) et que l'Office lui fasse rapport à ce sujet;
- (2) Que le Ministre ordonne à l'Office de prêter une attention particulière aux questions suivantes:
  - (a) la réalité et les conséquences d'un duopole dans le domaine du transport aérien au Canada;
  - (b) l'opportunité d'instaurer un programme de subventions au transport pour les régions reculées;
  - (c) le caractère suffisant ou non des services cargo aériens vers et en provenance des petites agglomérations;
  - (d) une évaluation du programme d'escale de vol transocéanique, afin de déterminer la viabilité à long terme de l'aéroport en tant que solution de rechange à l'aéroport de Gander;
  - (e) l'efficacité des méthodes d'enquête de l'Office national des transports en ce qui concerne l'effet de la réforme de la réglementation économique sur les petites collectivités;
  - (f) la mesure dans laquelle la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* permet de réaliser les objectifs prévus dans l'énoncé des principes de la Loi, en particulier en ce qui concerne le développement économique régional;

- (g) the adequacy of the provisions under the Act in dealing with carriers exiting smaller communities and markets (e.g., is the 120-day notice period sufficient?); and
- (h) the advisability of advancing the date of the 1992 review of the operation of the Act; and
- (3) That, upon the Agency's completion of its study, the Minister of Transport make, if necessary, the appropriate changes to the *National Transportation Act* and/or its regulations in order to reflect any recommendations flowing from its report.
- (g) la qualité des dispositions de la Loi en ce qui concerne les transporteurs aériens qui quittent les petites collectivités et les petits marchés (quant à savoir, par ex., si l'avis de 120 jours est suffisant); et
- (h) l'opportunité de devancer la date d'examen de la Loi, prévu pour 1992;
- (3) Que, lorsque l'Office aura terminé son étude, le ministre des Transports apporte les modifications voulues à la *Loi sur les transports nationaux* et/ou à son règlement, de manière à tenir compte des recommandations contenues dans le rapport de l'Office.

1. Joint fares are the result of a commercial agreement between two airlines which allow a passenger to fly from point X to point Y on one airline, and change to the other airline to go from point Y to point Z, while only paying as much as a third carrier charges to fly directly from point X to point Z. Both carriers reduce, in equal proportion and/or proportionally, the amount each would collect if they were to charge full sector fares in order to match the fares provided by the third carrier directly serving both markets.

2. *NTA, 1987, Section 35*

(5) Where under any Act of Parliament the Agency has the power to approve, disallow or regulate terms and conditions of carriage, the Agency may, on complaint or of its own motion, inquire into, hear and determine whether the manner in which a service is being provided by a carrier constitutes an undue obstacle to the mobility of disabled persons.

(6) Where the Agency determines that the manner in which a service is being provided constitutes an undue obstacle to the mobility of disabled persons, it may order the carrier to remove the obstacle and may order the carrier to pay compensation for any extra expense incurred by the disabled person arising out of the undue obstacle.

3. Section 3(1)(d) of the *NTA, 1987* states: "...transportation is recognized as a key to regional economic development and commercial viability of transportation links is balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region may be realized..."

1. Les tarifs pluritransporteurs sont le résultat d'une entente commerciale conclue entre deux sociétés aériennes afin de permettre à un passager se déplaçant d'un point X à un point Y à bord d'un avion d'une société aérienne de se déplacer par la suite du point Y au point Z à bord d'un avion d'une autre société aérienne tout en ne payant que ce qu'exige un troisième transporteur pour un vol direct entre le point X et le point Z. Les deux premiers transporteurs acceptent de réduire d'une manière égale ou proportionnelle le tarif normal que chacun d'eux devrait exiger afin de pouvoir concurrencer le tarif exigé par le troisième transporteur offrant un vol direct entre les deux destinations.

2. *Article 35 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux*

(5) Dans les cas où une loi du Parlement habilite l'Office à approuver, annuler ou régir les conditions de transport, celui-ci peut, à la suite d'une plainte ou de sa propre initiative, enquêter sur la question -- l'entendre et en décider -- de déterminer si les modalités du service d'un transporteur constituent un obstacle indu à la mobilité des personnes déficientes.

(6) S'il décide que les modalités du service constituent un obstacle indu à la mobilité des personnes déficientes, l'Office peut ordonner au transporteur de supprimer l'obstacle et de verser à ces personnes une indemnité couvrant les frais supplémentaires qu'elles ont supportés en l'occurrence.

3. L'alinéa 3(1)(d) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* dispose que: "...les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région..."

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis,

*Le président*

FINLAY MACDONALD  
Chairman

## WITNESSES

Issue No. 6

Monday, October 23, 1989  
Stephenville, Newfoundland

*From Transport Canada:*

Glen Shortliffe, Deputy Minister;  
A. E. (Gus) Pokotylo, Director General, Air Policy and Program, Policy and Coordination;  
Doug Gerrie, Senior Executive Director, Airports Authority Group.

*From National Transportation Agency of Canada:*

Claude Jacques, Assistant General Counsel;  
Charles Coleman, Director, Domestic Operations Directorate.

*From Air Canada:*

Remi Lafrenière, Legal Counsel;  
Paul Casey, Director of Industry Services.

*From First Air:*

John Crichton, Executive Vice President.

*From Air Nova:*

Joseph Randell, President;  
Paul Lannon, Sales Manager, Newfoundland and Labrador.

*From the Town of Stephenville:*

His Worship Kevin Walsh, Mayor of Stephenville;  
Dave Thompson, Legal Counsel.

*From Air Atlantic:*

Ronald McCabe, General Counsel;  
Randell G. Wellon, Customer Service Manager.

*From the House of Commons:*

Roger Simmons, M.P. (Burin-St. Georges).

*From the Stephenville Chamber of Commerce:*

Gary Renouf, President.

*From Bay St. George Association of the Disabled:*

Julia Shears, President.

*From Stagg, Mark and Mills:*

Fred Stagg.

*From Lydia's Flower Shop:*

Lydia Chyla.

*From Banfield's Ltd., Cross Pond Lodge:*

George Banfield.

*From Kimbar Limited:*

Cecil J. Stein, General Manager.

## TÉMOINS

Fascicule n° 6

Le lundi 23 octobre 1989  
Stephenville (Terre-Neuve)

*De Transports Canada:*

Glen Shortliffe, sous-ministre;  
A. E. (Gus) Pokotylo, directeur général, Politiques et programmes de l'air, Politiques et coordination;  
Doug Gerrie, directeur général principal, Groupe de gestion des Aéroports.

*De l'Office national des transports du Canada:*

Claude Jacques, avocat général adjoint;  
Charles Coleman, directeur, Direction des Services intérieurs.

*De Air Canada:*

Remi Lafrenière, conseiller juridique;  
Paul Casey, directeur des services de l'industrie.

*De First Air:*

John Crichton, président adjoint exécutif.

*De Air Nova:*

Joseph Randell, président;  
Paul Lannon, gérant des ventes, Terre-Neuve et Labrador.

*De la Ville de Stephenville:*

Son Honneur Kevin Walsh, maire de Stephenville;  
Dave Thompson, conseiller juridique.

*De Air Atlantic:*

Ronald McCabe, conseiller;  
Randell G. Wellon, gérant du service aux clients.

*De la Chambre des Communes:*

Roger Simmons, député (Burin-St. Georges).

*De la Chambre de Commerce de Stephenville:*

Gary Renouf, président.

*De Bay St. George Association of the Disabled:*

Julia Shears, président.

*De Stagg, Mark et Mills:*

Fred Stagg.

*De Lydia's Flower Shop:*

Lydia Chyla.

*De Banfield's Ltd., Cross Pond Lodge:*

George Banfield.

*De Kimbar Limited:*

Cecil J. Stein, gérant.

*From Long Range Community Futures:*

Ray McIsaac, Chairman.

*From the Royal Bank of Canada:*

Wayne King, Branch Manager.

*Individual presentation:*

James G. Cochrane.

## Issue No. 7

Tuesday, October 24, 1989

Stephenville, Newfoundland

*From the Newfoundland House of Assembly:*

Jim Hodder, MHA, Port au Port.

*From Abitibi-Price Inc:*

Steve McIsaac, Divisional Controller.

*From the Newfoundland House of Assembly:*

Kevin Aylward, MHA, Stephenville.

*From the Newfoundland House of Assembly:*

Larry Short, MHA, St. Georges.

*From the Port au Port Development Corporation:*

Gerald Smith, President;

Allan Alexander, Past-President.

*From the Newfoundland House of Assembly:*

Bill Ramsay, MHA, Port aux Basques.

*From the Western Community College Small Business Entrepreneur Club:*

Kathleen Mansfield, student;

Mr. Kirby, instructor.

*From the Department of Transport Canada:*

Ronald Lane, Regional Director, Airports Group.

*From the Town of Gander:*

Fraser Lush, Town Councillor;

Lew Holloway, Town Manager.

*From Air Canada:*

Ross McCormack, Vice-President, Marketing;

Remi Lafrenière, Legal Counsel;

Paul Casey, Director of Industry Services.

*From First Air:*

John Crichton, Executive Vice-President.

*From Stephenville Transportation Commission:*

Bob Byrnes, Councillor.

*De Long Range Community Futures:*

Ray McIsaac, président.

*De la Banque Royale du Canada:*

Wayne King, gérant.

*À titre personnel:*

James G. Cochrane.

## Fascicule n° 7

Le mardi 24 octobre 1989

Stephenville (Terre-Neuve)

*De l'Assemblée législative de Terre-Neuve:*

Jim Hodder, député, Port au Port.

*De l'Abitibi-Price Inc:*

Steve McIsaac, contrôleur de division.

*De l'Assemblée législative de Terre-Neuve:*

Kevin Aylward, député, Stephenville.

*De l'Assemblée législative de Terre-Neuve:*

Larry Short, député, St. Georges.

*De Port au Port Development Corporation:*

Gerald Smith, président;

Allan Alexander, ancien président.

*De l'Assemblée législative de Terre-Neuve:*

Bill Ramsay, député, Port aux Basques.

*Du Western Community College Small Business Entrepreneur Club:*

Kathleen Mansfield, étudiante;

M. Kirby, instructeur.

*De Transports Canada:*

Ronald Lane, directeur régional, Groupe d'aéroports.

*De la Ville de Gander:*

Fraser Lush, conseiller municipal;

Lew Holloway, administrateur municipal.

*De Air Canada:*

Ross McCormack, vice-président, Marchés;

Remi Lafrenière, conseiller juridique;

Paul Casey, directeur des services de l'Industrie.

*De First Air:*

John Crichton, vice-président exécutif.

*De la Commission des Transports de Stephenville:*

Bob Byrnes, conseiller.

Issue No. 8

Fascicule n° 8

Thursday, November 30, 1989

Le jeudi 30 novembre 1989

Appearing:

Comparaît:

The Honourable Shirley Martin, P.C., M.P., Minister of State  
(Transport)L'honorable Shirley Martin, c.p., députée, ministre d'État  
(Transports)

Witnesses:

Témoins:

*From Transport Canada:**De Transports Canada:*

Brian Oliver, Policy Advisor, Domestic Air Policy;

Brian Oliver, conseiller de la politique, Politique nationale  
de l'air;Doug Gerrie, Senior Executive Director, Airports Authority  
Group.Doug Gerrie, directeur général principal, Groupe de gestion  
des Aéroports.*From National Transportation Agency of Canada:**De l'Office national des transports du Canada:*

Keith Thompson, Q.C., Executive Director.

Keith Thompson, c.r., directeur exécutif.

## REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, March 15, 1990

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## SIXTH REPORT

Your Committee, to which was referred the Bill C-5, An Act to amend the Railway Act, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, March 14, 1990, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

*Le président*

FINLAY MACDONALD

*Chairman*

## RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 15 mars 1990

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## SIXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 15 mars 1990, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, March 15, 1990

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-5, to amend the Railway Act, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Finlay MacDonald** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** I want to thank the members of the committee and also the witnesses for coming to this hearing on such short notice. We were persuaded to believe that there was some urgency here, so we will now proceed.

We are considering Bill C-5, an Act to amend the Railway Act. You have been given notice of the witnesses. There is only one change. We have with us Mr. Clyde McElman, Director, Passenger Policy and Programs, Transport Canada. He will be replacing Mr. David Snasdell-Taylor.

Mr. McElman, would you like to take us through the bill and explain it?

**Mr. Clyde McElman, Director, Passenger Policy and Programs, Department of Transport:** Certainly, I am quite happy to.

**The Chairman:** Go ahead, please.

**Mr. McElman:** The bill is a short piece of legislation that was introduced with the primary purpose of extending back in time to July 1, 1986, a feature that was incorporated into the National Transportation Act, 1987. It came into force on January 1, 1988.

The first clause of this bill establishes a set of conditions. It deals with the issue of the conveyance of a railway from an existing ownership to a new owner and establishes the circumstances where such a property had been declared to be a work for the general advantage of Canada.

The second clause simply states that such a declaration would fall for any transaction which occurred after July 1, 1986. So that the mechanisms are essentially those of back dating a provision which appears in our major transport legislation at the present time.

**The Chairman:** You might say that this is to cure a legislative oversight.

**Mr. McElman:** In essence, yes. It is quite customary in legislation for there to be transitional provisions. Had the circumstances of this particular case been presented at the time that the legislation was being passed, it may well have been accommodated at that time. However, those circumstances did not get presented then and this act serves to remedy that situation.

**The Chairman:** Would any committee member who did not hear Senator Bielish or Senator Fairbairn yesterday like to know more about this?

**Senator Stewart:** I would. What we are dealing with here is the declaratory power of the Parliament of Canada. Under the

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 15 mars 1990

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui a été saisi du Projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, se réunit ce jour à 9 h 30 pour étudier ce projet de loi.

**Le sénateur Finlay MacDonald** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Je tiens à remercier les membres du Comité, de même que les témoins, d'être venus à cette séance à si bref préavis. Nous nous sommes laissés convaincre qu'il y avait là quelque urgence, et nous allons donc nous mettre au travail.

Nous examinons le Projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer. Vous avez les noms des témoins sur votre convocation. Il n'y a qu'un seul changement. Nous entendons M. Clyde McElman, directeur, Politiques et programmes, Voyageurs, Transports Canada. Il remplace M. David Snasdell-Taylor.

Monsieur McElman, voulez-vous nous présenter le projet de loi et l'expliquer?

**M. Clyde McElman, directeur, Politiques et programmes, Voyageurs, ministère des Transports:** Très volontiers.

**Le président:** Allez-y, s'il vous plaît.

**M. McElman:** Ce projet de loi est un texte très court qui a pour objectif premier de rendre rétroactive au 1<sup>er</sup> juillet 1986 une disposition de la Loi nationale sur les transports de 1987. Elle a pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 1988.

Le premier article du projet de loi établit un ensemble de conditions. Il traite de la cession d'un chemin de fer par son propriétaire existant à un nouveau propriétaire et détermine les circonstances où la déclaration d'utilité publique fédérale à son égard cesse de s'appliquer.

Le deuxième article indique simplement qu'une telle déclaration cesse de s'appliquer dans le cas de toute transaction intervenue après le 1<sup>er</sup> juillet 1986. Il s'agit donc essentiellement d'antidater une disposition qui figure à l'heure actuelle dans notre principale loi en matière de transport.

**Le président:** On pourrait dire qu'il s'agit de réparer un oubli législatif.

**M. McElman:** En gros, oui. Il est assez fréquent d'inscrire des dispositions transitoires dans une loi. Si les circonstances de ce cas particulier avaient été présentées au moment de l'adoption de cette loi, il est fort possible que ce cas aurait été réglé à ce moment-là. Toutefois, ces circonstances n'ont pas été présentées à l'époque et la présente loi a pour effet de remédier à cette situation.

**Le président:** Est-ce que des membres du Comité qui n'ont pas entendu hier le sénateur Bielish ou le sénateur Fairbairn souhaitent en apprendre davantage à ce sujet?

**Le sénateur Stewart:** Oui, moi. Ce dont nous parlons ici est le pouvoir déclaratoire du Parlement du Canada. En vertu de

[Text]

declaratory power, Parliament can bring a work such as a railway under federal jurisdiction.

What this bill would do, apparently—and I say “apparently” because that is what I want to have clarified—is to state that if a provincial legislature, either by an act or by incorporation, conveys a line of railway or portion thereof to a company the declaration made by the Parliament of Canada is invalid. Is that correct?

**Mr. McElman:** I am not sure that the exact way that you phrased that is the intent of the clause or in fact what would happen. If I heard you correctly, you referred to provincial legislation which was conveying a railway to a company.

**Senator Stewart:** Yes. The bill states:

... is conveyed to a company incorporated by or under an Act of the legislature—

I used a sort of verbal shorthand, because presumably the conveyance or incorporation is by or under an act of the provincial legislature.

**Mr. McElman:** I believe that the corporation would be.

To give you an illustration, the particular railway that is represented here today was first formed under legislation of the province of Alberta. It came to be under federal jurisdiction when Parliament made a declaration.

**Senator Stewart:** Who does the conveying under this bill? Subsection (3) states:

When a line of railway or portion thereof is conveyed—

Who are the possible conveyors?

**Mr. McElman:** The ordinary sense of that would be the owning railway company and a new purchaser who—if it was not at that point a railway company—would have to secure the operating authority of the railway at some point after the transaction occurred.

**Senator Stewart:** So it is a private sale.

**Mr. McElman:** It is a private sale.

**Senator Stewart:** Yes. But does that mean that by a private conveyance a declaration made by Parliament that a work is for the general advantage of Canada is obliterated?

**Mr. McElman:** That is the provision of section 158 of the National Transportation Act, yes.

**Senator Stewart:** But I am asking you about this bill. Is that what is happening here?

**Mr. McElman:** It provides the same results, yes.

**Mr. Stewart:** Perhaps the National Transportation Act needs to be amended, then. That is what you are saying by implication.

**Mr. McElman:** I am certainly not saying that.

[Traduction]

ce pouvoir, le Parlement peut faire passer un ouvrage, tel qu'un chemin de fer, dans sa sphère de compétence.

Ce que ferait ce projet de loi, apparemment—et je dis «apparemment» car c'est le point que je voudrais préciser—c'est que si une législature provinciale, soit par une loi, soit par incorporation, cède un chemin de fer ou une partie de chemin de fer à une société, la déclaration prononcée par le gouvernement du Canada devient invalide. Est-ce exact?

**M. McElman:** Je ne suis pas certain que l'intention de cet article, ou ce qui se passerait en réalité, soit exactement ce que vous avez dit. Si je vous ai bien compris, vous parlez d'une loi provinciale par laquelle un chemin de fer serait cédé à une société.

**Le sénateur Stewart:** Oui. Le projet de loi dit:

... est cédé à une compagnie constituée sous le régime d'une loi provinciale ...

J'ai utilisé un raccourci verbal, car je suppose que la cession ou l'incorporation a lieu sous le régime d'une loi provinciale.

**M. McElman:** Je pense que la constitution en société le serait.

Pour vous donner un exemple, le chemin de fer particulier visé ici a été créé sous le régime d'une loi de l'Alberta. Il est passé sous le régime fédéral lorsque le Parlement a prononcé une déclaration.

**Le sénateur Stewart:** Qui procède à la cession aux termes de ce projet de loi? Le paragraphe (3) dit:

Dans le cas d'un chemin de fer ou d'une partie de celui-ci cédé ...

Qui sont les cédants éventuels?

**M. McElman:** Normalement, c'est la société ferroviaire propriétaire et l'acquéreur—s'il ne s'agit pas d'une autre compagnie ferroviaire—qui devraient demander l'autorisation d'exploitation du chemin de fer à un moment ou à un autre après la vente.

**Le sénateur Stewart:** Il s'agit donc d'une vente entre particuliers.

**M. McElman:** Effectivement.

**Le sénateur Stewart:** Oui. Mais cela signifie-t-il que, par une cession privée, une déclaration prononcée par le Parlement à l'effet qu'un ouvrage est à l'avantage général du Canada se trouve annulée?

**M. McElman:** Oui, c'est ce que dispose l'article 158 de la Loi nationale sur les transports.

**Le sénateur Stewart:** Mais je vous pose la question à propos de ce projet de loi-ci. Est-ce là son effet?

**M. McElman:** Il produit le même résultat, oui.

**M. Stewart:** Peut-être faudrait-il modifier alors la Loi nationale sur les transports. C'est implicite dans ce que vous dites.

**M. McElman:** Je ne dis absolument pas cela.

[Text]

**Senator Stewart:** But if you are defending this and saying that this is parallel to that, then that is what it amounts to.

**Mr. McElman:** I would characterize that situation by saying that the public policy of Canada is laid down in the National Transportation Act, which was widely discussed, debated and passed duly through all steps. This new section of the Railway Act, if passed, would simply extend that policy backward to an earlier date. The broad public policy is set in the existing legislation.

**Senator Stewart:** Perhaps it ought not to be extended back if it is as bad as all that. The point is clear, Mr. Chairman. I am sure there must be a more sublime explanation than the one we have heard. I am sure the government would not bring in a bill which would give to private parties competence to wipe out a declaration made by the Parliament of Canada. The declaratory power is of extraordinary importance. It was used during World War II with regard to nuclear energy. That is how it ceased to be provincial. If private companies such as nuclear power companies could arrange a conveyance so that part of its works were passed under provincial jurisdiction, the implications are worthy of note.

**The Chairman:** We will be hearing from other witnesses, and perhaps they can throw some light on the matter.

**Senator Stewart:** I am sure that my analysis is superficial and that there is a more fundamental explanation.

**The Chairman:** Are there any further questions?

**Senator Fairbairn:** Mr. McElman, can you explain to us how similar types of railways have come into being since the National Transportation Act was proclaimed? I understand that there is one in Saskatchewan.

**Mr. McElman:** That is an undertaking by the Southern Rails Cooperative in Saskatchewan. It, as a corporate entity, is just as its name implies, a cooperative organization formed under legislation in Saskatchewan. It involves an experimental project to operate something other than conventional locomotive equipment in order to haul grain cars at lower cost. As I say, it was initiated under provincial legislation; it is a provincial undertaking and it is participating in the movement of grain under the Western Grain Transportation Act. If my information is up-to-date, the contractual arrangements surrounding that cooperative are not 100 per cent complete, but the company is in operation and is moving grain.

**The Chairman:** If there are no further questions, I would ask Mr. McElman to leave the table but to remain available.

Will Mr. Payne come forward? Mr. Payne, would you like to make some introductory remarks?

**Mr. Tom Payne, President and C.E.O., Central Western Railway Corporation:** Mr. Chairman and members of the committee, perhaps I can familiarize you briefly with the Central Western. We were created by a special act of the Alberta Legislature in 1984. We applied to the then Minister of Trans-

[Traduction]

**Le sénateur Stewart:** Mais si vous défendez cela et dites que c'est parallèle à la Loi sur les transports, c'est à cela que tout revient.

**M. McElman:** On peut décrire la situation en disant que la politique du Canada est énoncée par la Loi nationale sur les transports, laquelle a été largement débattue et dûment adoptée par le Parlement. Ce nouvel article de la Loi sur les chemins de fer, s'il était adopté, ne ferait qu'appliquer cette politique, rétroactivement, jusqu'à une date antérieure. La politique générale est énoncée dans la Loi actuelle.

**Le sénateur Stewart:** Peut-être ne faudrait-il pas appliquer cela rétroactivement si c'est si déplorable que cela. La chose est claire, monsieur le président. Je suis sûr qu'il doit y avoir une meilleure explication que celle que nous avons entendue. Je suis sûr que le gouvernement n'introduirait pas un projet de loi qui donnerait à des particuliers le pouvoir d'annuler une déclaration prononcée par le Parlement du Canada. Le pouvoir déclaratoire est extraordinairement important. Il a été employé au cours de la Seconde Guerre mondiale à l'égard de l'énergie nucléaire. C'est ainsi que l'énergie nucléaire a cessé d'être du ressort provincial. Si des sociétés privées telles que des compagnies d'énergie nucléaire pouvaient arranger une cession telle qu'une partie de leurs ouvrages passaient sous la compétence provinciale, cela aurait des répercussions notables.

**Le président:** Nous allons entendre d'autres témoins et peut-être pourront-ils nous éclairer davantage.

**Le sénateur Stewart:** Je suis sûr que mon analyse est superficielle et qu'il y a une explication plus fondamentale.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**La sénatrice Fairbairn:** Monsieur McElman, pourriez-vous nous expliquer comment des chemins de fer similaires ont été constitués depuis l'entrée en vigueur de la Loi nationale sur les transports? Je crois savoir qu'il y en a un en Saskatchewan.

**M. McElman:** Il y a celui de la *Southern Rails Cooperative* de la Saskatchewan. Ainsi que son nom l'indique, il s'agit d'une coopérative constituée sous le régime de la loi provinciale de Saskatchewan. Il s'agit d'un projet pilote employant du matériel autre que des locomotives conventionnelles pour transporter du grain à un coût réduit. Comme je l'ai dit, la coopérative a été créée sous le régime provincial, c'est une entreprise provinciale qui participe au transport du grain en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Si mes renseignements sont à jour, les dispositions contractuelles régissant cette coopérative n'ont pas été finalisées encore à 100 p. 100, mais la société a commencé son exploitation et transporte du grain.

**Le président:** S'il n'y a pas d'autres questions, je demanderais à M. McElman de quitter la table, mais de se tenir à notre disposition.

M. Payne voudrait-il prendre place? Monsieur Payne, avez-vous des remarques liminaires?

**M. Tom Payne, président-directeur général, Central Western Railway Corporation:** Monsieur le président, membres du Comité, je vais peut-être commencer par dire quelques mots de *Central Western*. La société a été fondée par une loi spéciale de la législature de l'Alberta en 1984. Nous avons ensuite

## [Text]

port, the Honourable Don Mazankowski, for a contract under the Western Grain Transportation Act for the transportation of grain. The contract was finalized in the fall of 1986. The corporation made an offer to purchase the Stettler Subdivision from Canadian National Railway in the summer and the fall of 1986. We purchased the line pursuant to the portion of the Canadian National Railway Act which allows the Governor in Council to sell a line of railway. They sold it to us and we began operations on November 21, 1986.

From that date we have operated the line. We have maintained it; we have improved it; and we have re-opened stations that were closed. The number of farmers delivering to the line has grown from some 290 permit holders to over 700. The turnaround time of grain cars moving to the coast has singularly reduced itself in the order of approximately 50 per cent. The costs of the carriage of grain have been lowered inside the Western Grain Transportation Act.

Unfortunately we started some five weeks before the National Transportation Act came into effect. So here we are with a provincial charter operating completely inside the borders of the Province of Alberta, and it is our position that we are a provincial work and undertaking. However, in the CNR Act in the list of railways that make up the CNR is the Alberta Midland Railway, and it says that it is for the general advantage of the people of Canada. The Alberta Midland Railway built the line from 1909 to 1911. It was taken over by the Canadian Northern and then the CNR. So we looked at the CNR Act and thought that if the government through the CNR Act has allowed the Governor in Council to sell a line of railway, they are walking away from that declaration. However, that was not where the Federal Court landed. The Federal Court said that the one declaration stands up in the CNR Act and another declaration stands up in the Railway Act. So they invited us at that point to apply for legislation to correct this anomaly.

If we had bought the railway five weeks later, the new 1987 Transportation Act would have been in existence and the declaration would have fallen away. Section 174 of the 1987 act provides that when a line is purchased by a provincially chartered company from one of the national railways, the declarations fall away. We did not have the benefit of that law because we started five weeks earlier. The consequence of that has been that literally everything we do has very complicated arrangements. Consider the case of a pipeline going across our right of way, for example. To whom do we apply for the authority to allow construction? Do we let it go ahead under the general orders of the former Canadian Transportation Commission, now administered by the NTA, or do we allow the Surface Rights or the Energy Resources Conservation Board of Alberta to rule on it? Do we report to the provincial utilities department, which is really legislatively responsible for us, or do we report to the NTA? Do we report to the Transport Canada safety people or to the provincial railway people?

## [Traduction]

demandé au ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski, de signer avec nous un contrat pour le transport de grain en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Ce contrat a été finalisé à l'automne de 1986. La société a présenté une offre d'achat de la subdivision Stettler aux Chemins de fer nationaux du Canada dans le courant de l'été et de l'automne de 1986. Nous avons acheté la ligne conformément à la disposition de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada qui permet au gouverneur en conseil de vendre une ligne ferroviaire. CN nous l'a donc vendue et nous avons commencé l'exploitation le 21 novembre 1986.

Nous l'exploitons depuis, nous l'entretenons, nous l'avons améliorée et nous avons rouvert des gares qui avaient été fermées. Le nombre d'agriculteurs dont nous transportons la production est passé de quelque 290 détenteurs de permis à plus de 700. Nous avons pu réduire de près de 50 p. 100 le nombre des wagons en service vers la côte ouest ce qui nous a permis d'abaisser le coût du transport assuré dans le cadre de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Malheureusement, nous avons commencé l'exploitation cinq semaines avant l'entrée en vigueur de la Loi nationale sur les transports. Nous nous retrouvons donc avec une charte provinciale, notre activité se déroule intégralement à l'intérieur des frontières de la province de l'Alberta, et nous nous considérons comme un ouvrage provincial, une entreprise provinciale. Toutefois, dans la liste des chemins de fer constituant le CN qui figure dans la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada se trouve l'*Alberta Midland Railway*, dont il est dit qu'il est à l'avantage général du Canada. C'est l'*Alberta Midland Railway* qui a construit la ligne entre 1909 et 1911. Elle a été reprise par la compagnie *Canadian Northern*, puis par CN. Nous avons donc examiné la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada et pensé que si le gouvernement, en application de cette loi, a autorisé le gouverneur en conseil à vendre une ligne ferroviaire, cela revient à abroger cette déclaration. Toutefois, la Cour fédérale en a jugé différemment. Elle a estimé que la déclaration de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada reste valide, de même qu'une autre figurant dans la Loi sur les chemins de fer. Elle nous a donc invités à demander une loi pour rectifier cette anomalie.

Si nous avions acheté la compagnie cinq semaines plus tard, la nouvelle Loi sur les transports de 1987 aurait été en vigueur et la déclaration serait tombée. L'article 174 de la Loi de 1987 dispose que, lorsqu'une compagnie constituée sous le régime d'une loi provinciale achète un chemin de fer à l'une des sociétés nationales, la déclaration perd son effet. Nous n'avons pas pu bénéficier de cette disposition car nous avons conclu la transaction cinq semaines avant son entrée en vigueur. La conséquence de cela est que tout ce que nous faisons suppose des arrangements très compliqués. Prenez, par exemple, le cas d'un pipeline traversant une emprise ferroviaire. À qui devons-nous demander l'autorisation de permettre la construction? Laissons-nous les choses se dérouler conformément aux règles générales prévues par l'ancienne Commission nationale sur les transports, et qui relèvent maintenant de l'Office national des transports, ou bien nous en remettons-nous à la *Surface Rights of Alberta* ou à l'*Energy Resources Conservation Board of Alberta* pour que l'un ou l'autre de ces organismes tranche?

[Text]

In fact, what we are doing right now is reporting to all of them. We report to nine different provincial and federal departments in four different reporting standards. The stuff that we give to the Public Utilities Board for tariff is not sufficient for the National Transportation Act. It is absolutely incredible.

We had some people from the National Transportation Act tell us that, in their interpretation of the regulation for timetables, we could not give them a computer-typeset-generated timetable. It had to be set on a specific grade of paper with specific lead type. Where do you find a hot lead type machine any more? Don't ask me.

Anyway, this has complicated our lives to no end. We had an order from the provincial Surface Rights Board to allow a pipeline to cross it, and, as one of the conditions of the order, they said that the purpose to which the land could be put after the pipeline was installed was agricultural grazing. They were not even aware that there was a railway out there.

The purpose of this bill is to simplify our life so that we report to two departments. That is where we are at today. The Federal Court invited us to apply, so I have worn out a little bit of shoe leather coming to see people and trying to get this thing done. So that is where I am.

**Senator Bonnell:** I suppose you report in both official languages, too, do you?

**Mr. Payne:** I will have my son speak to that. He is bilingual; I am not. If we are federal, we will have to take all our timetables, all our service manuals, all our engineering manuals, all of this kind of thing, and we will have to translate them.

**Senator Stewart:** Should we pass a motion of sympathy?

**Mr. Payne:** Pass the bill, pass the bill. That will be sympathy enough.

**Senator Stewart:** My sympathy is genuine. It is clear that the plight of your company is desperate. My problem, Mr. Chairman, as you understand, is not with this particular situation but with the fact that the Governor in Council evidently has been given the power, by order, to privatize, in a sense, part of the railway system and, thus, to negate a declaration of Parliament. That is what seems to be the basic situation, and that is what made me uneasy. I am sure that there is an explanation which would remove all of my uneasiness, but that is the point I made initially.

[Traduction]

Rendons-nous des comptes à la commission des services publics de la province, qui est véritablement responsable de nous en vertu de la loi, ou bien à l'Office national des transports? Devons-nous rendre des comptes aux responsables de la sécurité de Transports Canada ou bien aux autorités provinciales en matière de chemins de fer?

En vérité, à l'heure actuelle, nous rendons compte de nos activités à tous ces gens-là. En effet, nous faisons rapport de nos activités à neuf ministères provinciaux et fédéraux distincts en nous reportant à quatre normes de rapport différentes. Ce que nous fournissons à la commission des services publics relativement aux tarifs n'est pas suffisant dans le contexte de la Loi nationale sur les transports. C'est absolument incroyable.

Il y a des gens de l'Office national des transports qui nous ont dit que selon leur interprétation des règlements visant les horaires, nous ne pouvions pas leur remettre des horaires établis et composés par ordinateur et qu'il nous fallait utiliser une qualité de papier et des caractères typographiques en plomb d'un type bien précis. Où peut-on encore trouver une presse à chaud? Je n'en sais rien.

En tout cas, cela nous a vraiment compliqué la vie. La commission des droits de superficie de la province nous a donné l'ordre d'autoriser l'installation d'un pipeline sur un emplacement de voie, et l'une des conditions dont l'ordre était assorti était qu'une fois le pipeline installé, les terres servent de pâtures. Ils ne savaient même pas qu'il y avait une ligne de chemin de fer.

L'objet du projet de loi est de nous simplifier la vie en exigeant que nous ne relevions plus que de deux ministères. Voilà pourquoi nous sommes ici aujourd'hui. La Cour fédérale nous a invités à faire une demande, et c'est pourquoi j'ai déployé une énergie considérable pour venir voir des gens et essayer d'obtenir que cela se fasse. Voilà donc où en sont les choses à l'heure actuelle.

**Le sénateur Bonnell:** Et j'imagine que vous rendez compte de vos activités dans les deux langues officielles, n'est-ce pas?

**M. Payne:** Je demanderai à mon fils de répondre à votre question. Il est bilingue, mais moi je ne le suis pas. Si nous devons relever des pouvoirs fédéraux, alors il nous faudrait prendre tous nos horaires, tous nos manuels de service, tous nos manuels de génie, etc. et les faire traduire.

**Le sénateur Stewart:** Devrions-nous adopter une motion de sympathie?

**M. Payne:** Adoptez le projet de loi. Ce serait un témoignage de sympathie suffisant.

**Le sénateur Stewart:** Ma sympathie est des plus sincères. Il est clair que les circonstances dans lesquelles se trouve votre société sont tout à fait désespérées. Mon problème, monsieur le président, comme vous le comprendrez, n'a rien à voir avec cette situation en particulier, mais bien avec le fait que le gouverneur en conseil se soit manifestement vu accorder le pouvoir, par décret, de privatiser, dans un certain sens, une partie du système ferroviaire et, partant, d'annuler une déclaration du Parlement. Voilà, essentiellement, quelle est la situation, et c'est cela qui m'a mis mal à l'aise. Je suis certain qu'il existe

[Text]

**Senator Spivak:** Mr. Chairman, is that not exactly what happened under the new National Transportation Act?

**Senator Stewart:** Parliament often does things and then goes back and corrects them after the fact, because you discover that you have put your foot wrong.

**Senator Spivak:** But you are talking about a principle which is the negating of declaratory power. As you put it, it sounds really serious, but I am asking you whether that is not really what happened with the new National Transportation Act? If this gentleman had been under that act, he would not have had all these problems.

**Senator Stewart:** I am not really complaining about this bill. What I am saying is that this bill seems to reveal an error which the members of this committee made a while back—

**Senator Spivak:** An even more serious problem.

**Senator Stewart:** —when we were looking at that earlier bill.

**Senator Spivak:** So that might not be so hot, either. I understand.

**The Chairman:** Mr. Payne, would you stay there? I will ask our next witness, Mr. Ed Abbott, to come up and join you.

**Mr. Ed Abbott, Executive Secretary, Canadian Railway Labour Association:** I hope this is not a psychological move, senator.

**The Chairman:** Mr. Abbott is the Executive Secretary of the Canadian Railway Labour Association.

**Mr. Abbott:** Do you wish me to make some opening remarks?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Abbott:** I must say I am very uncomfortable being around senators today, since it is the fifteenth, the Ides of March. However, in any case, I have to say in my opening remarks that my friend on my left here, Tom Payne, in this whole exercise, is the proverbial straw man. This amendment has nothing whatsoever to do with the Central Western Railway.

The honourable senator on my right here has touched on the real problem. Now, whether or not Mr. Payne's railway had come into existence after the passing of the National Transportation Act or not is insignificant. The same process would have been followed, and the same results would have ensued. The problem arose as a result of the successor rights provision of the Canada Labour Code. Canadian National is under federal jurisdiction, so the successor rights under the Code apply. The Central Western Railway was set up as a section of the former Canadian National Railway. That was the first short-line railway, as we know them, comparative to the shortline railways in the United States, as distinct from the ONR and the BCR, which are the hiving off of an existing part of a rail-

[Traduction]

une explication qui effacerait mon malaise, mais c'est cela que j'ai voulu dire au départ.

**Le sénateur Spivak:** Monsieur le président, n'est-ce pas là précisément ce qui s'est passé en vertu de la nouvelle Loi nationale sur les transports?

**Le sénateur Stewart:** Souvent, le Parlement fait une chose puis fait demi-tour, après coup, pour la corriger, car il constate qu'il s'est trompé.

**Le sénateur Spivak:** Mais vous parlez d'un principe qui annule un pouvoir déclaratoire. Comme vous l'avez dit, cela semble vraiment sérieux, mais je vous demande si ce n'est pas précisément cela qui s'est passé avec la nouvelle Loi nationale sur les transports? Si le témoin avait été assujéti à cette loi, il ne connaîtrait pas aujourd'hui tous ces problèmes.

**Le sénateur Stewart:** Je ne me plains pas véritablement du projet de loi. Ce que je dis, c'est que le projet de loi semble révéler une erreur commise il y a quelque temps par les membres du Comité . . .

**Le sénateur Spivak:** Un problème encore plus grave.

**Le sénateur Stewart:** . . . lorsque nous examinons ce projet de loi.

**Le sénateur Spivak:** Ce n'était donc peut-être pas une si bonne chose non plus. Je comprends.

**Le président:** Monsieur Payne, pourriez-vous rester? Je vais demander au témoin suivant, M. Ed Abbott, d'aller s'installer à côté de vous.

**M. Ed Abbott, secrétaire exécutif, Association des syndicats de cheminots du Canada:** J'espère que ce n'est pas une tactique psychologique, sénateur.

**Le président:** M. Abbott est secrétaire exécutif de l'Association des syndicats de cheminots du Canada.

**M. Abbott:** Aimeriez-vous que je fasse quelques remarques liminaires?

**Le président:** Oui.

**M. Abbott:** Je dois dire que je me sens très mal à l'aise aujourd'hui en la présence de sénateurs, étant donné que nous sommes le 15 du mois, que nous sommes aux ides de mars. Quoi qu'il en soit, il me faut dire tout de suite que dans toute cette affaire, mon ami, Tom Payne, ici à ma gauche, est depuis le début l'homme de paille proverbial. Cet amendement n'a rien du tout à voir avec le *Central Western Railway*.

Le sénateur à ma droite a mis le doigt sur le véritable problème. Peu importe que le chemin de fer de M. Payne ait vu le jour avant ou après l'adoption de la Loi nationale sur les transports. Le même processus aurait été suivi et les résultats auraient été les mêmes. Le problème qui existe découle de la disposition du Code canadien du travail en matière de droits du successeur. Le Canadien National relevant de la compétence des pouvoirs fédéraux, les droits du successeur prévus dans le Code s'appliquent. Or, le *Central Western Railway* a été créé comme faisant partie de l'ancien Canadien National. C'était la première ligne ferroviaire sur courtes distances, comme nous, nous les connaissons, comparativement aux lignes ferroviaires sur courtes distances américaines, distincte de

## [Text]

way under federal jurisdiction by a statute of a province. So the railway unions pursued this matter to the Canadian Labour Relations Board. The CLRB ruled that successor rights, in fact, should apply to the employees of Central Western Railway.

I would point out to honourable senators that this was an issue pursuant to a specific statute in a narrow area within the jurisdiction of the CLRB to decide on that narrow issue. They decided, in their wisdom, that the CWR was still under the Canada Labour Code and successor rights were applicable. That was appealed to the Federal Court of Appeal. The Federal Court of Appeal ruled that the decision of the CLRB was, in fact, correct. In their decision, they said that they did not agree with the reasons for the CLRB coming to its decision. However, putting that aside, for other reasons, two of the justices based their decisions mainly on section 92(10)(c) of the Constitution Act, 1867. These two justices said more or less in their decision that, for the purpose of the Canada Labour Relations Board and the Canada Labour Code, the CWR has successor rights under federal jurisdiction. I would like to quote a very pointed paragraph from their decision, which is really the basis for this bill at this point in time. At page 15 of the judgment, Marceau, J. and Lacombe, J. say:

Unless and until the declaration by Parliament ceases to have effect with respect to the Stettler Subdivision, both the work and the undertaking of Central Western are subject to federal jurisdiction.

Justice Huggessen dissented and said it was not under federal jurisdiction. In other words, that was more or less an instruction to Parliament that, if they do something to the declaratory power, then it will apply to shortline railways. Now, I say shortline railways. I mean all future shortline railways under the act, not my friend, Tom Payne, here. Tom Payne is the catalyst, the first one out of the traps, if you will, and that is not the issue. The Parliament of Canada, I am sure, would not simply make an amendment to the statute for one little railway with 18 people out in the wilderness somewhere. There are bigger fish being fried here. What this amendment does is correct an error contained in the NTA when it was passed in 1987 when they set up short lines. At that time this was overlooked. This was brought to light by my friend, Tom Payne, because he was the first out of the trap. It would have made no difference had he been five weeks earlier; the same process would have been followed.

The amendment corrects that error. The proposed amendment follows exactly the instructions that the justices gave. They said: "If Parliament, which is within its legal power to do, corrects this, then really our decision would have been different".

## [Traduction]

l'ONR et du BCR, qui ont été séparées d'un chemin de fer existant, de compétence fédérale, par une loi provinciale. Les syndicats de cheminots ont saisi le Conseil canadien des relations du travail de l'affaire, et celui-ci a déclaré que les droits du successeur devraient en fait s'appliquer aux employés du *Canada Western Railway*.

Je tiens à souligner qu'il s'agit d'une question portant sur un texte réglementaire bien précis, dans un domaine bien précis sur lequel le Conseil canadien des relations du travail est habilité à se prononcer. Celui-ci a décidé, dans sa sagesse, que le CWR était toujours assujéti au Code canadien du travail et que les droits du successeur devaient s'appliquer. On en a appelé à la Cour d'appel fédérale. Celle-ci a décidé que le Conseil canadien des relations du travail avait eu raison. Cependant, dans leur décision, les juges de la Cour d'appel fédérale ont déclaré ne pas être d'accord avec les raisons qui avaient motivé le Conseil canadien des relations du travail. Quoi qu'il en soit, mettant cela de côté, pour d'autres raisons, deux des juges ont appuyé leur décision principalement sur l'alinéa 9(10)c) de la Loi constitutionnelle de 1867. Ce que ces deux juges ont dit, plus ou moins, c'est qu'aux fins du Conseil canadien des relations du travail et du Code canadien du travail, le CWR, sous le manteau de la compétence législative des pouvoirs fédéraux, a des obligations de successeur. J'aimerais vous citer un paragraphe très explicite de leur décision, paragraphe sur lequel s'appuie véritablement le projet de loi dont le Comité est saisi. À la page 15 de la décision, les juges Marceau et Lacombe disent:

Tant que la déclaration du Parlement s'appliquera à la subdivision Stettler, et l'ouvrage et les activités du Central Western relèveront de la compétence fédérale.

Le juge Huggessen a émis une opinion dissidente, disant que selon lui le chemin de fer ne relevait pas de la compétence fédérale. En d'autres termes, le message donné au Parlement était que s'il faisait quelque chose au pouvoir déclaratoire, alors celui-ci s'appliquerait aux chemins de fer sur courtes distances. J'ai bien dit chemins de fer sur courtes distances, et j'entends par là tous les chemins de fer sur courtes distances assujettis à la Loi, et non pas mon ami Tom Payne, ici présent. Tom Payne est le catalyseur, le premier sorti du ball-trap, si vous voulez, et là n'est pas la question. Je suis certain que le Parlement du Canada n'apporterait pas un amendement à un texte réglementaire pour une seule petite compagnie de chemin de fer perdue quelque part dans les bois avec son personnel de 18. Il a d'autres chats à fouetter, et des plus gros. La modification proposée corrige une erreur qui figurait dans la Loi nationale sur les transports, établissant les lignes ferroviaires sur courtes distances lors de son adoption en 1987. On ne l'avait à l'époque pas relevée. Cela a été mis en lumière par mon ami, Tom Payne, car c'est lui qui est sorti le premier du ball-trap. Même cinq semaines plus tôt, la situation aurait été la même; on aurait suivi le même processus.

La modification proposée corrigerait cette erreur. Elle correspond exactement aux instructions données par les juges. En effet, ceux-ci ont dit: «Si le Parlement, qui est habilité à le faire, corrige cela, alors il faudrait que notre décision soit différente».

## [Text]

Of course, this case is being heard on March 19, which could explain—although I cast no aspersions—the rapidity of this short but significant bill. This is moving through the process with great haste.

Tom Payne is an excellent man to be leading this parade. As a matter of fact, the government, and his eloquence, has really misled my learned friend, Mr. Tobin, in the house. What Mr. Tobin said in the house is completely wrong, but I can understand after listening to my learned railroader, Tom Payne, how he would come to the wrong conclusion. He stated in the house as follows:

Canadians should understand that Bill C-5 applies to one short line railway company in Canada, the Central Western Railway Company. It applies to no other railway company. More to the point, in future this bill will have no implication for any other railway company in Canada.

That is absolutely incorrect. This bill amends the Railway Act, and it paves the way for all future short-line railways to be excluded from the successor rights provisions of the Canada Labour Code. In a circuitous way, it is simply saying that the successor rights provisions in the Canada Labour Code for all future short-line railways, no matter what size they may be, will not be applicable to the employees. That is the purpose of the amendment. That is the direction given by the two justices hearing the case at the Federal Court level, and that is the thrust of it.

Canadian National Railways have advertisements in the newspapers stating "Acquisition Opportunity. Active Freight Railway Lines and Related Assets." These are bids to sell off assets.

There is more to come. The Canadian Atlantic Railway in the Maritimes is a subsidiary of Canadian Pacific Railways, but a snip makes that a short line. All the employees of CN and CP, when they put them together in the Maritimes to operate what remaining lines there are, will now not come under the Canada Labour Code because of this amendment. This amendment, in my judgment, also makes it easy for counsel for my friend on March 19, should it become law, to stand up in court and say to the Supreme Court: "This is a moot point because Parliament has retroactively corrected the error in the statute. The thrust of the decision of the two justices was based on that section, and because it has now been corrected, it is a moot point."

If one goes back to Bill C-5 and reads it without the emotion of this pioneer railway out there doing this wonderful thing and moving grain, and the whole idea that Canada was built on the pioneering spirit, which is very marvellous and with which we agree, it says:

When a line of railway or portion thereof is conveyed to a company incorporated by or under an Act of the legisla-

## [Traduction]

Bien sûr, l'affaire va être entendue le 19 mars, ce qui explique peut-être—mais je ne voudrais dénigrer personne—pourquoi les choses vont si vite pour le projet de loi, qui est très court mais qui est néanmoins très important. L'étude de ce projet de loi avance en effet très rapidement.

Tom Payne est très bien choisi pour mener le défilé. D'ailleurs, le gouvernement, et son éloquence, ont déjà induit en erreur mon éminent ami, M. Tobin, à la Chambre. Ce que M. Tobin a déclaré à la Chambre est tout à fait faux, mais je peux comprendre qu'il en soit arrivé à la mauvaise conclusion après avoir écouté Tom Payne, éminent cheminot. Voici ce qu'il a dit à la Chambre:

Les Canadiens doivent comprendre que le projet de loi C-5 s'applique à une seule compagnie de chemin de fer sur courtes distances au Canada, notamment la *Central Western Railway Company*. Il ne s'applique à aucune autre compagnie de chemin de fer. Plus précisément, à l'avenir, le projet de loi n'aura d'incidence sur aucune autre compagnie de chemin de fer au pays.

Cela est parfaitement faux. Le projet de loi modifie la Loi sur les chemins de fer et il prépare la voie pour qu'à l'avenir toutes les compagnies de chemin de fer sur courtes distances soient exclues des dispositions en matière de droits du successeur du Code canadien du travail. Il dit tout simplement, de façon détournée, que pour toutes les compagnies de chemin de fer sur courtes distances qui verront le jour à l'avenir, quelle que soit leur taille, les dispositions du Code canadien du travail en matière de droits du successeur ne s'appliqueront pas aux employés. Voilà quel est l'objet de la modification. C'est ce qu'ont dit les deux juges qui ont entendu l'affaire au niveau de la Cour fédérale, et c'est là l'intention visée.

Les Chemins de fer nationaux du Canada ont fait passer dans les journaux des annonces parlant de possibilités d'achat de lignes ferroviaires de fret actives et d'avoirs connexes. Il s'agit d'une initiative visant la liquidation de certains avoirs.

Il y a encore autre chose à venir. Le *Canadian Atlantic Railway* dans les provinces maritimes est une filiale du Canadien Pacifique, mais un coup de ciseau suffirait pour en faire un chemin de fer sur courtes distances. Les employés de CN et de CP, lorsqu'on les rassemblera dans les Maritimes pour qu'ils assurent le fonctionnement des lignes restantes, ne seront plus couverts par le Code canadien du travail à cause de cette modification. Par ailleurs, à mon sens, si cet amendement est adopté, l'avocat de mon ami pourra très facilement se lever le 19 mars et dire à la Cour suprême: «C'est un point ligigieux, car le Parlement a rétroactivement corrigé cette erreur dans la Loi. La décision des deux juges s'appuyait justement sur cet article de la Loi, et cela ayant été corrigé, c'est un point discutable.»

Si l'on revient au projet de loi C-5 et si on le lit sans toute l'émotion que suscite cette compagnie de chemin de fer pionnière qui fait des choses merveilleuses et qui transporte du grain, et toute cette idée que le Canada s'est construit grâce à cet esprit pionnier, qui est une chose merveilleuse, nous sommes d'accord, celui-ci dit, et je cite:

La déclaration figurant dans une loi fédérale et visant les ouvrages soit à l'avantage général du Canada, soit à

## [Text]

ture of a province, any declaration by this or any other Act of Parliament that the railway is a work for the general advantage of Canada or for the advantage of two or more provinces thereupon ceases to have effect with respect to the line or portion thereof.

I hear arguments to the effect that this is only being done for Tom Payne. This is not for Tom Payne. The CWR is not mentioned. This is an amendment to an existing statute and it will apply to all short railways. We have no argument with clause 2. Clause 2 states:

This Act shall be deemed to have come into force on July 1, 1986.

Clause 2 covers my friend and brings him into the fold with all future short-line railways. We have no problem with that. We would not want Tom Payne and his little railway to be treated any differently from future short-line railways.

The problem is that this is amending the statute to do something over and above what it is being touted to be, which is simply to bring on little Tom Payne, who acted five weeks before the act. It has been said that once we do this, this is only for him. That is absolutely not true. The amendment is to clear the way for all future short-line railways under the act so that they will be under provincial jurisdiction for labour relations, because that is the issue.

Other issues may be resolved jurisdictionally by the Supreme Court when it hears this. There is no doubt about that. We have no objection to any short-line railway being under one jurisdiction, whether it be federal or provincial. You are either fish or fowl. It is absolutely unbelievable that we would be reporting to the federal legislature and to the provinces. We do not want that. As a matter of fact, our position consistently on VIA Rail has been that that problem should have been corrected by the VIA Rail Act, but it never was. VIA Rail was in the ridiculous position of not having an act and, therefore, having to report on all kinds of things that other railways do not have to report on.

The point is that the amendment is a circuitous way to do two things: To, perhaps—and I do not make this with any pejorative connotation, although I do not say that this was not the case—make it easy for counsel representing CWR to argue his case on March 19 because it takes away the key upon which the two justices have made the decision; the other point, as I threw out before the legislative committee of the House of Commons, is that Les Benjamin, in a lucid moment, made the point. Why the haste if it is not for what I am alleging? Why not let the Supreme Court make its decision, and if the Supreme Court, in its wisdom, decides that successor rights should be applicable to short-line railways, that is fine. Parliament has the power and the responsibility. There is a majority Conservative government in power. The government can amend it then.

If the Supreme Court decides that the issue is wrong, and without any amendment you are under provincial jurisdiction,

## [Traduction]

celui de plusieurs provinces ne s'applique plus, à compter de la cession, dans le cas d'un chemin de fer ou d'une partie de celui-ci cédé à la compagnie constituée sous le régime d'une loi provinciale.

D'aucuns disent que cela ne vise que Tom Payne. Mais ce n'est pas pour Tom Payne. Le CNW n'est pas mentionné. Il s'agit d'un amendement à une loi existante, et cela s'appliquera à tous les chemins de fer sur courtes distances. Nous n'avons rien à redire sur l'article 2. Celui-ci dit:

La présente loi est réputée entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1986.

L'article 2 couvre mon ami et le met sur un pied d'égalité avec tous les chemins de fer sur courtes distances à venir. Cela ne nous pose aucun problème. Nous ne voudrions pas que Tom Payne et que sa petite compagnie de chemin de fer soient traités différemment des chemins de fer sur courtes distances qui verront le jour à l'avenir.

Le problème est que cette modification ferait plus que ce qu'on prétend, plus que tout simplement intégrer le petit Tom Payne, qui a agi cinq semaines avant l'adoption de la loi. Il a été dit qu'elle ne vise que lui et qu'elle ne s'appliquera qu'à lui, mais cela est absolument faux. La modification vise à préparer la voie pour que tous les chemins de fer sur courtes distances à venir relèvent, en matière de relations du travail, des pouvoirs provinciaux, car c'est là la question.

La Cour suprême, lorsqu'elle entendra cette affaire, règlera peut-être d'autres questions de juridiction. Cela est évident. Nous ne nous opposons aucunement à ce qu'un chemin de fer sur courtes distances relève d'une seule autorité, soit fédérale ou provinciale. On est chair ou on est poisson. Il est absolument incroyable que l'on relève et du fédéral et des provinces. Nous ne voulons pas de cela. D'ailleurs, en ce qui concerne VIA Rail, notre position a toujours été que le problème aurait dû être corrigé par la Loi sur VIA Rail, mais il ne l'a jamais été. VIA Rail s'est trouvé dans une position parfaitement ridicule. Elle n'avait pas de loi et elle devait, par conséquent, faire rapport sur quantité de choses dont les autres compagnies de chemin de fer n'ont pas à rendre compte.

Le problème est que la modification proposée est une façon détournée de faire deux choses: Premièrement, peut-être—et je ne veux donner aucune connotation péjorative, bien que je ne dise pas que ce n'était pas le cas—faciliter le travail de l'avocat qui représentera le CNW le 19 mars, car la modification supprime la clé sur laquelle les deux juges ont appuyé leur décision; et le deuxième élément, comme je l'ai dit au comité législatif de la Chambre des communes, a été expliqué par Les Benjamin, dans un de ses moments de lucidité. Pourquoi cette grande bousculade si ce n'est pas pour faire ce que je prétends? Pourquoi ne pas laisser la Cour suprême rendre sa décision, et si elle décide, dans sa sagesse, que les droits du successeur doivent s'appliquer aux chemins de fer sur courtes distances, alors très bien. Le Parlement a le pouvoir et la responsabilité. C'est un gouvernement conservateur majoritaire qui est au pouvoir. Le gouvernement pourrait très bien modifier la loi par la suite.

Si la Cour suprême décide qu'il y a un problème et que, sans modification aucune, vous relevez des pouvoirs provinciaux,

[Text]

then we do not need the amendment. This is a matter of second-guessing the Supreme Court decision, and the Supreme Court will make its decision, and so be it.

The more up-front way to have done this was to have been honest about it and said: "As far as we are concerned, short-line railways are a unique animal, and our policy, and the policy of the act, is to be competitive up front, and we do not think short-line railways should be treated to the same collective agreements as the major railways, and, therefore, we are going to take them out." That would be up front, and that would be the purpose of it.

Tom Payne brought this to the fore, and that exercise would have been followed by the railway unions whether Tom Payne had started up his railway five weeks after the act or before the act. Nothing would have changed. We would have been in the same position.

It has been suggested to me that this provision for future short-line railways is already in the NTA. If that is the case, why do we need to make this amendment to section 6. We need to make the amendment to section 6 for the simple reason that through the appellate system it has been found by government that there is an error in its legislation with respect to shortline railways. The justices, in their wisdom—and rightly so—pointed out in their decision that if you do this, then it solves your problem. The government brought in a bill to correct its legislation, which is the bottom line.

My point is that we should know why things are being done. In our submission, logic backs my position unless one would want to take the attitude that my friend Tom Payne has such great influence that Parliament, with all of its major problems, suddenly becomes an advocate of the small pioneer grain railway and corrects the machinery to help Mr. Payne. I have my doubts about that. With respect to the larger fish being fried, that problem of future shortlines has to be resolved. That is the purpose of the amendment. My honourable friend on my right was touching on the purpose of it in his remarks. I have nothing more to say on that, Mr. Chairman. That is the view we have of the legislation.

**The Chairman:** Apart from the fact that you take it beyond the scope of one railway company, is it your opinion that Bill C-5, if passed, would rectify the jurisdictional problem which only Mr. Payne has referred to?

**Senator Stewart:** May I put the question another way, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Yes.

**Senator Stewart:** The witness has twice referred to correcting an error in the statute. If that is what it is, I am sure that we are all enthusiastic to correct errors in statutes. I wonder if that is the language he wants to use.

**Mr. Abbott:** I thank you, senator, for correcting me. It is not correcting a technical error in the statute, it is correcting an

[Traduction]

alors nous n'avons pas besoin de la modification. Vous préjugez de la décision de la Cour suprême, mais la Cour suprême rendra sa décision, et ce sera tout.

La façon de faire la plus franche aurait été d'être honnête et de dire: «En ce qui nous concerne, les chemins de fer sur courtes distances sont tout à fait particuliers, et notre politique, et celle énoncée dans la loi, est de laisser jouer la concurrence, et nous ne pensons pas que les chemins de fer sur courtes distances devraient bénéficier des mêmes conventions collectives que les grands chemins de fer et c'est pourquoi nous allons les mettre à part.» Ce serait franc, et cela expliquerait l'objet visé.

Tom Payne a mis cela en lumière, et cet exercice aurait été entrepris par les syndicats de cheminots que Tom Payne ait lancé son chemin de fer cinq semaines avant ou cinq semaines après l'adoption de la loi. Rien n'aurait été différent et nous serions aujourd'hui dans la même situation.

D'aucuns m'ont dit que cette disposition pour les chemins de fer sur courtes distances figure déjà dans la Loi nationale sur les transports. Si c'est le cas, pourquoi faut-il apporter cette modification à l'article 6. Il nous faut apporter la modification à l'article 6 pour la simple raison que le gouvernement a constaté, grâce au système d'appel, qu'il y a une erreur dans la loi en ce qui concerne les chemins de fer sur courtes distances. Les juges, dans leur sagesse, ont déclaré dans leur décision, et à juste titre, que si vous faites ceci, votre problème sera réglé. Le gouvernement a déposé un projet de loi en vue de corriger la loi en vigueur, et c'est cela qui est à l'origine de tout.

Ce que je dis, c'est que nous devrions savoir pourquoi une chose est faite. La simple logique milite en faveur de ma position, à moins que l'on veuille prendre l'attitude que mon ami Tom Payne exerce tellement d'influence que le Parlement, en dépit de tous les graves problèmes auxquels il est confronté, tient à se porter tout d'un coup à la défense d'une petite compagnie de chemin de fer pionnière, qui se consacre au transport du grain, et à apporter les remèdes nécessaires pour venir en aide à M. Payne. J'ai quelques doutes là-dessus. En ce qui concerne les plus gros chats à fouetter, le problème des chemins de fer sur courtes distances à venir doit être résolu. C'est là l'objet de la modification proposée. Mon ami assis à ma droite en a abordé l'objet dans ses remarques. Je n'ai rien de plus à dire là-dessus, monsieur le président. Voilà donc ce que nous pensons du projet de loi.

**Le président:** Outre le fait que vous voyez cela s'appliquer à plus d'une compagnie de chemin de fer, pensez-vous que le projet de loi C-5, s'il est adopté, corrigerait le problème de juridiction dont seul M. Payne a fait état?

**Le sénateur Stewart:** Me permettez-vous de reformuler la question, monsieur le président?

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Le témoin a deux fois parlé de corriger une erreur dans la loi. Si c'est de cela qu'il s'agit, je suis certain que nous nous empresserions tous de corriger les erreurs qui se trouvent dans les lois. Je me demande si ce sont bien ces mots-là qu'il voulait employer.

**M. Abbott:** Je vous remercie, sénateur, de m'avoir repris. Il ne s'agit pas de corriger une erreur technique dans la loi, mais

## [Text]

error with respect to the present government's policy. That is the point I was trying to make. It is not correcting a technical error, it is correcting an error in the overall thrust and purpose of shortline railways. Shortline railways were created along the style of American railways, which is to provide a mechanism whereby if there is enough traffic and the railways want to avoid it and the shortline railways wish to move that traffic, then they will so do. Of course this does a number of things as far as the present government is concerned. This is how we see their policy.

In other words, if you could move a number of branch lines off to provincial shortline railways, you would cut down your cost and subsidies in the moving of grain and, therefore, pass that cost on to the provinces. If shortline railways can operate at lower labour costs, then you negate the existing collective agreements which also lowers the cost. So you are lowering the overall cost, and you are passing the cost of moving grain from a federal jurisdiction with all of its federal subsidies to the provinces, which alleviates your constant moving of grain subsidies. If you can get a trucking company to move the grain and pick up a branch line, then the cost of maintaining the roads is now on the provinces and you are off the hook there. The whole thrust of this is to transfer federal costs to the provinces. This is all part of the system, and that is the present government's policy, which it is entitled to have. I may not agree with this, but Parliament has the prerogative to do that.

This is the purpose of shortline railways, following along the style of those in the United States, of which there are many. The railway unions in the United States have taken the stronger view that the shortline railways there are *de facto* union busting. We have not gone that far because we have not had that experience and we are not likely to have it because shortline railways, due to the system in our country, are not going to be the major threat that they are in the United States.

There is a problem with respect to the north-south deregulation attitude that we could be working toward one railway, a trunk line. Once we get that one railway we will want to privatize it. Once you hand off all of the feeder lines to the provinces and do as much as you can to pare away CN and CP, the next step is to amalgamate CN and CP and have a trunk line. Then the federal government is only responsible for the trunk line, and all of the provinces only have the shortlines under provincial jurisdiction for labour relations, et cetera, and then you privatize the CNR.

This is the part of the exercise that we do not agree with, but it is a legitimate exercise for a government in power to

## [Traduction]

de corriger une erreur relativement à la politique de l'actuel gouvernement. C'est cela que j'ai voulu dire. Il ne s'agit donc pas de corriger une erreur technique, mais de corriger une erreur dans l'orientation générale et dans l'objet des chemins de fer sur courtes distances. Les chemins de fer sur courtes distances ont été créés dans le style des chemins de fer américains: s'il y a un trafic suffisant, et si les grands chemins de fer veulent l'éviter mais que cela intéresse les chemins de fer sur courtes distances, alors ces derniers s'en occupent. Évidemment, cela atteint plusieurs objectifs en ce qui concerne l'actuel gouvernement. Voilà, en tout cas, comment nous percevons sa politique.

Exprimé autrement, si vous pouvez transmettre un certain nombre d'embranchements à des chemins de fer sur courtes distances provinciaux, vous réduisez vos coûts et vos subventions correspondant au transport de céréales et vous faites passer ces coûts aux provinces. Si les chemins de fer sur courtes distances peuvent fonctionner avec des coûts de main-d'œuvre moindres, alors vous supprimez les conventions collectives existantes, ce qui vous permet de réduire encore davantage les coûts. Ainsi, vous réduisez le coût total et vous faites passer le coût du transport du grain, avec toutes les subventions fédérales, des pouvoirs fédéraux aux provinces, ce qui vient alléger le fardeau des subventions au titre du transport du grain. Et si vous obtenez d'une compagnie de camionnage qu'elle s'occupe de transporter le grain et d'assurer la liaison avec l'embranchement, alors c'est aussi bien, car le coût de l'entretien des routes revient aux provinces, et vous vous débarrassez d'encore une autre responsabilité. L'idée derrière tout cela est de faire passer les coûts fédéraux aux provinces. Tout cela fait partie du système et s'inscrit dans la politique de l'actuel gouvernement, et que celui-ci est tout à fait en droit d'avoir. Je ne suis peut-être pas d'accord avec cela, mais le Parlement a la prerogative d'agir ainsi.

Voilà donc quel est l'objet des chemins de fer sur courtes distances, à l'image de ceux qui existent aux États-Unis, et il y en a beaucoup. Les syndicats de cheminots aux États-Unis ont adopté la position, plus ferme, que les chemins de fer sur courtes distances constituent, de fait, de l'antisindicalisme. Nous, nous ne sommes pas allés aussi loin, car nous n'avons pas vécu la même chose et il y a peu de chances que nous le vivions car à cause du système qui existe chez nous, les chemins de fer sur courtes distances ne vont pas constituer ici la menace qu'ils constituent aux États-Unis.

Il y a un problème en ce qui concerne l'attitude visant une déréglementation Nord-Sud: il se pourrait qu'on aille dans le sens d'un seul chemin de fer, d'une ligne principale. Une fois que nous aurons cette ligne unique, nous voudrions la privatiser. Une fois que vous avez cédé toutes les lignes de dérivation aux provinces et que vous avez fait votre maximum pour rogner CN et CP, l'étape suivante c'est d'amalgamer CN et CP et de constituer une ligne principale. A ce moment-là, le gouvernement fédéral n'est responsable que de cette ligne principale, et les chemins de fer sur courtes distances relèvent de la compétence des provinces pour les relations du travail, etc., puis vous privatisez le CN.

Voilà la partie de la manœuvre avec laquelle nous ne sommes pas d'accord, mais c'est une manœuvre tout à fait légitime

[Text]

pursue. That is its policy and so be it. I thank Senator Stewart for correcting me. It is not a technical error. It is an error of policy, which is why it is so important. We have christened my good friend Tom Payne as Mr. Mazankowski's flagship. He was the test run for the whole thing, but we are concerned about the future. I think you should realize that is what this is about; it is not a little exercise to correct a technical error. It is an error of policy.

**The Chairman:** Mr. Payne, would you like to comment?

**Mr. Payne:** Mr. Chairman, Mr. Abbott and I agree on some things and we disagree on others. This is not union busting. This is not a kind of subversion of collective agreements. I was a secretary-treasurer of the Brotherhood of Locomotive Engineers for three years, and I think I understand that issue.

If Parliament, in its wisdom, amended, as Mr. Abbott suggests, the Labour Code, that still does not clear up the matter with regard to jurisdiction. Whether the labour board can even hear the matter turns on these declarations. Section 174 in the Transportation Act of 1967 provides:

An offer to purchase a branch line or a segment thereof for a price, which shall not be less than the net salvage value of the line or segment, may be made to the railway company that operates the line or segment by any other railway company that is authorized to operate the line or segment, in order to continue to operate it, during either of the following periods.

Then it sets periods of time out. Then you apply to the National Transportation Agency, which shall

make an order directing the company that operates the line to transfer the line or segment to the company making the offer and to abandon the operation of the line or segment on the transfer becoming effective, unless the Agency determines that the transfer of the line or segment to the company making the offer would not be in the public interest.

So Parliament has given the NTA the power to be able to say, no, we do not want this to take place. We want this to remain in the federal jurisdiction. When the NTA then allows the transfer in the same kind of manner in which they would have allowed an abandonment under the old CTC general orders:

Where the railway company to which the line or segment is transferred is not within the legislative authority of Parliament—

Which is where we are I hope.

—and there is not at the time of the transfer an agreement described in paragraph (c)—

Which is a VIA train running on it.

[Traduction]

pour un gouvernement. C'est sa politique, et c'est comme ça. Je remercie le sénateur Stewart de m'avoir repris. Il ne s'agit pas d'une erreur technique, mais d'une erreur de politique, et c'est pourquoi cela est si important. Nous avons baptisé mon bon ami Tom Payne porte-bannière de M. Mazankowski. C'est lui qui a servi de cas essay pour toute cette affaire, mais nous nous inquiétons de l'avenir. Je pense qu'il vous faut vous rendre compte de ce dont il s'agit; il ne s'agit pas d'un simple petit exercice visant à corriger une erreur technique. Il s'agit d'une erreur politique.

**Le président:** Monsieur Payne, auriez-vous des remarques à faire?

**M. Payne:** Monsieur le président, M. Abbott et moi-même sommes d'accord sur certaines choses mais pas sur d'autres. Il ne s'agit pas ici d'antisindicalisme. Il ne s'agit pas de saper des conventions collectives. J'ai pendant trois ans été président de la Fraternité des ingénieurs de locomotives, et je pense comprendre cette question.

Si, comme le suggère M. Abbott, le Parlement, dans sa sagesse, jugeait bon de modifier le Code du travail, cela ne réglerait pas pour autant la question de la juridiction. Que le Conseil des relations du travail puisse même entendre l'affaire dépend de ces déclarations. L'article 174 de la Loi nationale sur les transports de 1967 prévoit ce qui suit, et je cite:

Toute compagnie de chemin de fer autorisée à exploiter un embranchement ou un tronçon de celui-ci dispose, pour offrir à la compagnie de chemin de fer qui les exploite d'acheter l'embranchement ou le tronçon pour un prix non inférieur à la valeur nette de récupération de celui-ci afin de continuer à l'exploiter, d'un des délais suivants . . .

Puis il énonce certaines périodes. Il faut ensuite déposer une demande auprès de l'Office national des transports qui doit

ordonner, par arrêt, à la compagnie exploitante, de céder l'embranchement ou le tronçon à la compagnie qui présente l'offre et d'en abandonner l'exploitation à la date où la cession prend effet, sauf s'il estime que la cession est contraire à l'intérêt public.

Le Parlement a donc habilité l'Office national des transports à dire: «Non, nous ne voulons pas que cela se fasse. Nous voulons que cela continue à relever de la compétence des pouvoirs fédéraux.» Lorsque l'Office national des transports autorise alors une cession de la même façon qu'il aurait autorisé un abandon en vertu des règles générales de l'ancienne Commission des transports:

Si la compagnie cessionnaire relève de l'autorité législative du Parlement . . .

et c'est, je l'espère, notre cas . . .

. . . et s'il n'existe pas, à la date de la cession, d'accord prévu à l'alinéa c) . . .

c'est-à-dire prévoyant qu'un train de VIA emprunte cet embranchement ou tronçon . . .

[Text]

—in respect of the line or segment, any declaration that the line or segment is a work for the general advantage of Canada ceases to have effect;

That is section 174. So there are already provisions to do what Bill C-5 does, which is to remove the declarations. What we are doing is straightforward. The justices of the Federal Court of Appeal suggested that we make the application to have retroactive legislation enacted which would remove the declarations, so we did. I have to disagree with Mr. Abbott that there are bigger fish being fried. I am sorry.

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, this is more important than I thought it was. I suppose that the sponsor of the bill will deal with this difference of opinion and difference, indeed, of statement of fact from the point of view of the government.

**The Chairman:** Are you suggesting that we should clarify this at third reading today?

**Senator Stewart:** Yes, or in committee. If this is as important as Mr. Abbott has said, Mr. Chairman, it seems to me that the government has the right to defend itself.

**The Chairman:** The objective of Bill C-5 was to place Central Western Railway in the legislative and policy contexts that would have prevailed had the purchase of this railway from CN occurred under the act and not earlier. Then we got into another area in which Mr. Abbott referred to the passage of this bill as having the likelihood of affecting the pending Supreme Court decision regarding jurisdictional and successor rights. But Mr. Abbott brings up a broader view with respect to government policy. I take it that is what you are suggesting the sponsor of this bill should explain.

**Senator Stewart:** Yes. Is there any reason why we have to deal with this matter today, other than the one to which Mr. Abbott has alluded, if it is correct? I am not saying that it is correct.

**Senator Bielish:** My answer to that, and I will address the chair, is this: The urgency, of course, is that if this bill passes, as I feel it should, Mr. Payne can go home and run his railroad and conduct his business on a provincial basis. He will no longer be a federal works so he will not to do all of that sort of reporting. We have explained that this bill is for the purpose of the one railway that fell between the cracks. As I say, if this bill passes Mr. Payne can conduct his business as all others who are in that position now.

I disagree with Mr. Abbott's bringing all of those things into it, labour relations and all of that. I think this bill simply has to put Central Western Railway under that legislation and that is all. All we are trying to do is give him the same status as all others have had and will have had from the act of 1987.

[Traduction]

... en ce qui concerne l'embranchement ou le tronçon, toute déclaration que celui-ci est un ouvrage à l'avantage du Canada en général cesse d'avoir effet;

Voilà ce que dit l'article 174. Il y a donc déjà des dispositions qui font ce que fera le projet de loi C-5, s'il est adopté, c'est-à-dire annuler les déclarations. Ce que nous faisons est très simple. Les juges de la Cour d'appel fédérale ont recommandé que nous demandions l'adoption d'une loi rétroactive qui annule les déclarations, et c'est ce que nous avons fait. Je le regrette, mais je ne suis pas d'accord avec M. Abbott lorsqu'il dit qu'il y a de plus gros chats à fouetter.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, ceci est plus important que je ne le pensais. J'imagine que le parrain du projet de loi traitera de cette divergence d'opinions et de cette divergence dans les énoncés des faits du point de vue du gouvernement.

**Le président:** Voulez-vous laisser entendre que nous devrions tirer cela au clair dès aujourd'hui à la troisième lecture?

**Le sénateur Stewart:** Oui, ou en comité. Si cela est aussi important que le prétend M. Abbott, monsieur le président, il me semble que le gouvernement a le droit de se défendre.

**Le président:** L'objet du projet de loi C-5 était de placer le Central Western Railway dans les contextes législatifs et des politiques gouvernementales qui auraient prévalu si l'achat de ce chemin de fer auprès du CN était fait après l'entrée en vigueur de la loi et non pas avant. Nous avons également abordé une autre question: M. Abbott a dit que l'adoption du projet de loi pourrait influencer sur la décision qu'aura à rendre la Cour suprême relativement à la compétence et aux droits du successeur. M. Abbott a cependant inscrit cette question dans le contexte plus vaste des politiques gouvernementales. Si j'ai bien compris, c'est cela que vous aimeriez entendre le parrain du projet de loi expliquer.

**Le sénateur Stewart:** Oui. Y a-t-il une raison pour laquelle il nous faudrait traiter de cette question aujourd'hui, outre celle qu'a évoquée M. Abbott, si elle est fondée? Et je ne dis pas qu'elle l'est.

**Le sénateur Bielish:** Ma réponse à cela, et je m'adresse au président, est la suivante: l'urgence de la chose s'explique bien sûr du fait que si le projet de loi est adopté, comme il devrait, je pense, l'être, M. Payne pourra rentrer chez lui, exploiter son chemin de fer et mener ses affaires dans un contexte provincial. Sa ligne de chemin de fer ne serait alors plus un ouvrage fédéral, et il n'aurait pas à faire tous ces rapports. Nous avons expliqué que le projet de loi vise un seul chemin de fer, qui a été laissé pour compte. Comme je l'ai déjà dit, si le projet de loi est adopté, M. Payne pourra mener ses affaires de la même façon que tous les autres qui se trouvent aujourd'hui dans la même position que lui.

Je ne suis pas d'accord avec M. Abbott, qui fait intervenir les relations de travail, et tout le reste. Je pense que le projet de loi ne fera qu'assujettir le Central Western Railway à la loi, et c'est tout. Tout ce que nous essayons de faire c'est lui accorder le statut que tous les autres ont eu et auront en vertu de la Loi de 1987.

[Text]

**Senator Stewart:** Just for clarification, Mr. Chairman, may I ask this question? If the bill is directed specifically to the problem of this particular railway, why does not the bill say that the provisions of the Railway Act shall be deemed to have come into force on July 1, 1986? Why is the cessation of declaration provision in there if that is simply a repeat of a paragraph that is already in the act?

**The Chairman:** Perhaps Mr. Abbott would like to comment on that.

**Mr. Abbott:** I am not going to get into a debate with the honourable senator, but I have made my point. I think my point is clear. If this was limited simply to correcting one anomaly because of five weeks, I would see no purpose in amending section 6 of the Railway Act for all time.

The point is this, and I cannot see how there can be any confusion: What we have here is an amendment to the existing national transportation act, section 6 of the Railway Act. It is an amendment to that act—that is the thrust of this bill. The only time that the Central Western Railway is involved or even alluded to is in clause 2 of Bill C-5, which is an afterthought, which says that the act shall be deemed to come into force on July 1, 1986. You are amending the existing statute for all time in this declaratory area. I do not think there can be any doubt about that.

If it were the way the other honourable senator has put it, for Tom Payne to go home with a wonderful conscience, then all one would need would be clause 2, which states: "This Act shall be deemed to have come into force on July 1, 1986." If it were a fact that the major amendment to the Railway Act was not needed for the future, that would suffice. I would in fact support it without any problem, and that would put Tom Payne in the same position as everyone else under the act. It would wipe out the five-week lag. So be it. I have no problem with that.

But that is not what this is doing. The amendment is amending the declaratory power with respect to short line railways for all future time and for all future railways. We are not deciding upon Mr. Tom Payne's little railway being lost in the shuffle or, to quote the honourable senator, falling through the cracks. We are making sure that all future railways will not be under federal jurisdiction for labour relations' purposes and perhaps for other purposes.

I point out to the members of the committee that we have received a letter from Mr. Bouchard, and I would like to quote a paragraph from that letter. He said:

Rescinding the declaration will put Central Western Railway in an equal position with any future short line railway but it will not necessarily put Central Western Railway under provincial jurisdiction. That issue will be decided by the Supreme Court.

[Traduction]

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, me permettez-vous de poser une question pour obtenir un éclaircissement? Si le projet de loi vise tout particulièrement le problème de ce chemin de fer, pourquoi y lit-on que cette modification à la Loi sur les chemins de fer est réputée entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1986? Pourquoi la disposition en matière de déclaration sans effet y figure-t-elle s'il s'agit tout simplement de répéter un paragraphe qui figure déjà dans la loi?

**Le président:** M. Abbott a peut-être quelques remarques à faire là-dessus.

**M. Abbott:** Je ne vais pas me lancer dans une discussion avec le sénateur. J'ai expliqué ce que je pense, et il me semble que c'est clair. S'il s'agissait tout simplement de corriger une anomalie à cause de cinq semaines, alors je ne vois pas pourquoi il faudrait modifier à tout jamais la Loi sur les chemins de fer.

La question est la suivante, et je ne vois pas comment il peut y avoir confusion là-dessus: ce que nous avons ici est une modification proposée à la Loi nationale sur les transports en vigueur, plus précisément à l'article 6 de la Loi sur les chemins de fer. Il s'agit de modifier cette loi: c'est ce que vise le projet de loi. Le seul endroit où intervient, ou est ne serait-ce qu'évoqué le Central Western Railroad, est l'article 2 du projet de loi C-5, et cela est venu après coup. Cet article dit tout simplement que la loi est réputée entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1986. Il s'agit de modifier pour toujours la loi existante dans ce domaine qui relève d'un pouvoir déclaratoire. Il me semble que cela est éminemment clair.

Si les choses étaient telles que l'a expliqué l'autre sénateur, pour que Tom Payne rentre chez lui la conscience tranquille, tout ce qu'il faudrait, ce serait l'article 2, qui dit: «La présente loi est réputée entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1986». Si l'on n'avait pas besoin de cette modification importante à la Loi sur les chemins de fer pour l'avenir, alors cela suffirait. D'ailleurs, je l'appuierais alors sans problème, et Tom Payne se retrouverait ainsi dans la même situation que tous les autres qui sont couverts par la Loi. Cela éliminerait ce décalage de cinq semaines et ce serait tant mieux; je n'y verrais aucun problème.

Mais ce n'est pas du tout cela. La modification proposée modifierait pour toujours le pouvoir déclaratoire en ce qui concerne les chemins de fer sur courtes distances, et ce pour tous les chemins de fer à venir. Ce n'est pas du sort du petit chemin de fer de M. Tom Payne, perdu dans la bousculade ou, pour reprendre les mots du sénateur, laissé pour compte, qu'il s'agit ici. Il s'agit de veiller à ce que tous les chemins de fer à venir ne relèvent pas des pouvoirs fédéraux en matière de relations du travail et peut-être d'autres choses également.

Je tiens à souligner aux membres du Comité, pour leur gouverne, que nous avons reçu une lettre de M. Bouchard, et j'aimerais vous en lire un paragraphe. Il dit, et je cite:

L'annulation de la déclaration mettra le Central Western Railway sur un pied d'égalité avec tout chemin de fer sur courtes distances à venir mais ne placera pas forcément le Central Western Railway sous le manteau de la compétence de la province. C'est la Cour suprême qui en décidera.

## [Text]

Even the minister says that the amendment will not achieve the purpose that everyone here, including Mr. Payne, thinks it will. It will not. What it will do, though, as I said before—and that is why it is timely to get this done before the 19th—is take away the problem that the federal justices of the appellate court hung their hats on, and it will also protect all future short line railways. I cannot see how much clearer I can make it.

The bill speaks for itself. You are amending section 6 of the existing Railway Act to do certain things for all time, not just for Mr. Payne.

**The Chairman:** You said earlier that you did not use the same language that is used in the United States. Now you are suggesting, in effect, that this is a union-bashing bill.

**Mr. Abbott:** I do not want to get into that type of argument. I will not make the allegation that it is a union-bashing bill. It does have the effect, which is government policy, of hiving off the existing railways. We are more concerned about national transportation policy and the fact that in this country we have major railways as they have always existed. We cannot agree with the concept of hiving off transportation and making it into little sections.

One of the major problems that came up was the successor rights. That is why this issue is in the courts. I do not want to say that the legislation was designed by the present government for the specific purpose of union bashing. It may well be that certain rates in small railways may be lower, but we can handle that by negotiating with these smaller railways. It is the overall picture of the design of destroying transportation policy on a national basis which is the real problem. The main problem is making it very easy—and the NTA makes it easy enough—to take a section of an existing railway under federal jurisdiction and pass it off to the provinces.

**Senator Spivak:** Mr. Chairman, I must say that this is not as simple as it looks. I did not hear Senator Bielish's speech, so I am going to ask what may be a rather naive question.

**The Chairman:** Mr. McElman, I would like to ask you to join the gentlemen at the table.

**Senator Spivak:** I am getting the point here that the purpose of this legislation is to take out a short line from under the federal jurisdiction so that this particular gentleman does not have all those problems. Is there any other nuance to the declaratory power which says that the railway is "a work for the general advantage of Canada or for the advantage of two or more provinces" other than making it a federal power? As I understand it, this declaratory power is no longer in the National Transportation Act. What is the meaning of that?

## [Traduction]

Même le ministre dit que la modification n'atteindra pas le but que tout le monde ici, y compris M. Payne, espère. Ce ne sera pas le cas. Ce qu'elle fera, si elle est adoptée, comme je l'ai déjà dit—et c'est pourquoi il importe de l'adopter avant le 19—c'est qu'elle supprimera le problème auquel se sont achoppés les juges fédéraux de la Cour d'appel et protégera tous les chemins de fer sur courtes distances à venir. Je ne saurais être plus clair.

Le projet de loi parle de lui-même. Il s'agit de modifier l'article 6 de l'actuelle Loi sur les chemins de fer en vue de faire certaines choses à tout jamais, et pas uniquement pour M. Payne.

**Le président:** Vous avez dit tout à l'heure que vous n'avez pas utilisé les mêmes formules que celles employés aux États-Unis. Vous dites maintenant que le projet de loi est empreint d'antisindicalisme.

**M. Abbott:** Je ne voudrais pas me lancer dans ce genre de discussion. Je ne vais pas alléguer qu'il s'agit d'un projet de loi antisindicaliste, mais il a bel et bien pour effet, et c'est ce que veut la politique gouvernementale, de diviser les chemins de fer existants. Nous sommes davantage préoccupés par la politique nationale en matière de transports et par le maintien dans ce pays des grandes lignes de chemin de fer que nous avons toujours eues. Nous ne pouvons pas accepter l'idée d'un morcellement des systèmes de transport en de tout petits tronçons.

L'un des gros problèmes qui est survenu est celui des droits du successeur, et c'est pourquoi les tribunaux ont été saisis de l'affaire. Je ne dis pas que le projet de loi a été conçu par l'actuel gouvernement dans le but exprès de dénigrer les syndicats. Il se peut fort bien que certains tarifs, pratiqués par les chemins de fer plus petits, soient inférieurs, mais c'est une chose qui peut être réglée au moyen de négociations, avec ces compagnies de chemin de fer. C'est le tableau d'ensemble d'un système visant la destruction de la politique des transports à l'échelle nationale qui constitue le réel problème. Le vrai problème, c'est qu'il va être facile — et l'Office national des transports facilite déjà suffisamment les choses — de prendre un tronçon d'un chemin de fer existant qui est sous compétence fédérale et de le céder aux provinces.

**Le sénateur Spivak:** Monsieur le président, je dois dire que ce n'est pas aussi simple que cela peut paraître. Je n'ai pas entendu le discours du sénateur Bielish, et je vais donc poser une question qui est peut-être très naïve.

**Le président:** Monsieur McElman, je vous demanderais de vous joindre aux autres témoins déjà installés à la table.

**Le sénateur Spivak:** Si j'ai bien compris ce qui a été dit ici, le projet de loi a pour objet de soustraire un petit chemin de fer à la compétence des pouvoirs fédéraux afin que notre invité n'ait plus tous ces problèmes. Y a-t-il une autre nuance au pouvoir déclaratoire fédéral et à la déclaration qui dit que le chemin de fer est un «ouvrage soit à l'avantage général du Canada, soit à celui de plusieurs provinces»? Si j'ai bien compris, ce pouvoir déclaratoire n'est plus prévu dans la Loi nationale sur les transports. Que cela signifie-t-il?

[Text]

**Mr. McElman:** I am not aware of any other meaning to the phrase. It establishes the authority of Parliament to legislate in respect of a work or an undertaking.

**Senator Spivak:** In the way that is phrased?

**Mr. McElman:** Yes.

**Senator Spivak:** That means it is within the federal power to legislate in that area; is that what you would say it means?

**Mr. McElman:** Yes, and the language itself, "a work for the general advantage of Canada," springs from the Constitution Act. It is a particular phrasing that is used there and then repeated in various pieces of federal legislation where parliamentary authority is asserted.

**Senator Spivak:** The connotation that Mr. Abbott puts on it is that this may indeed lead to privatization of transportation. I was wondering whether that particular phrasing had anything to do with public ownership. You are saying that it does not. It is not a phrase that is used for Crown corporations. It simply designates the federal power to legislate or its authority in that area.

**Mr. McElman:** Exactly. There are Crown corporation legislations that include it, but there are legislations, such as the Railway Act, that apply mainly to private ventures.

**Senator Spivak:** So that particular phrase, "for the general advantage of Canada," does not connote anything to do with public interest and public ownership?

**Mr. McElman:** Not with public ownership.

**Senator Stewart:** It certainly has something to do with public interest, although not necessarily public ownership.

**Senator Spivak:** But public interest in a particular way, as he is explaining to me, as I understand it, in that it is within the federal sphere. This legislation is taking those short-line railways out of the federal sphere. Whether they will land in the provincial sphere is up to the courts to decide.

**Senator Stewart:** They have to come under provincial jurisdiction if they are taken out of the federal jurisdiction.

**Senator Spivak:** I wanted to be clear on that point that this is all it denoted and nothing else, in view of what Mr. Abbott has said.

**Mr. Payne:** Mr. Chairman, a railway can make itself federal in three ways. One, it connects two provinces; you go across a border so you now connect two provinces, which we do not do. Two, it can go into the United States and cross the international border. Three, the government of the day, in its wisdom, can put a declaration on it.

**Senator Stewart:** Parliament.

[Traduction]

**M. McElman:** Je ne connais pas d'autre signification à cette formule. Celle-ci établit le pouvoir du Parlement de légiférer relativement à un ouvrage ou à une entreprise.

**Le sénateur Spivak:** Avec le libellé actuel?

**M. McElman:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** Cela signifie que les pouvoirs fédéraux peuvent légiférer dans ce domaine. C'est bien ce que cela signifie selon vous, n'est-ce pas?

**M. McElman:** Oui, et la formule elle-même, «ouvrage soit à l'avantage général du Canada, soit à celui de plusieurs provinces», a été empruntée à la Loi constitutionnelle. Il s'agit d'une formule qui se trouve dans la Constitution et qui est reprise dans différents textes de loi fédéraux où il est question d'affirmer le pouvoir du Parlement.

**Le sénateur Spivak:** M. Abbott laisse entendre que cela pourrait déboucher sur une privatisation des transports. Je me demande si le libellé n'a pas quelque chose à voir avec la propriété publique. Vous dites que non. Ce n'est pas une formule qui est utilisée pour les sociétés d'État. Elle ne fait que confirmer le pouvoir fédéral de légiférer dans ce domaine et établit que ces questions sont du ressort du fédéral.

**M. McElman:** Précisément. Il y a des lois portant sur des sociétés d'État où cette formule figure, mais il y en a d'autres, comme par exemple la Loi sur les chemins de fer, qui s'appliquent principalement à des entreprises privées.

**Le sénateur Spivak:** Cette formule, «soit à l'avantage général du Canada, soit à celui de plusieurs provinces», n'a donc rien à voir avec l'intérêt public ni la propriété publique, n'est-ce pas?

**M. McElman:** Elle n'a rien à voir avec la propriété publique.

**Le sénateur Stewart:** Elle a certainement quelque chose à voir avec l'intérêt public, mais pas forcément avec la propriété publique.

**Le sénateur Spivak:** Mais il s'agit d'un intérêt public bien particulier, d'après ce qu'on m'explique et d'après ce que j'ai compris, en ce sens que cela relève du domaine fédéral. Le projet de loi retirerait ces chemins de fer sur courtes distances du domaine fédéral. Ce sera alors aux tribunaux de décider s'ils doivent ou non être versés au domaine provincial.

**Le sénateur Stewart:** Si ces chemins de fer sont retirés de la compétence fédérale, elles devront relever de la compétence provinciale.

**Le sénateur Spivak:** Étant donné ce qu'a dit M. Abbott, je voulais être bien certain que cela ne signifiait rien d'autre.

**M. Payne:** Monsieur le président, un chemin de fer peut «devenir fédéral» de trois façons. Premièrement, s'il assure la liaison entre deux provinces; vous traversez une frontière, et vous assurez donc la liaison entre deux provinces, ce que nous ne faisons pas. Deuxièmement, s'il va aux États-Unis et, ce faisant, traverse une frontière internationale. Troisièmement, le gouvernement du jour peut, dans sa sagesse, émettre une déclaration portant sur le chemin de fer.

**Le sénateur Stewart:** Le Parlement.

[Text]

**Mr. Payne:** Parliament can put a declaration on the railway. Section 174 has, to use Mr. Abbott's phrase "for all time", said that these declarations, when a sale takes place under section 174, which all sales are going to take place under, the declarations disappear. There would be nothing preventing the government or another government later going back and putting another declaration back on if they saw fit.

Let us say if Central Western Railway folds up its tents and goes broke and disappears and it is in the interest of the federal government to see the line of railway continue, they can put a declaration back onto it. I do not think Bill C-5 takes away that authority from them at all. In certain circumstances, where there is a provincial charter and where it is only in one province and has applied under the NTA, then the declarations, if there are any in place, disappear. In the case of the CAR, CPR's subsidiary for the eastern provinces, I do not think they are going to find themselves out of the federal jurisdiction because they cross over two separate borders.

**Senator Stewart:** You are referring to the Dominion Atlantic Railway in Nova Scotia.

**Mr. Payne:** It is under federal charter.

**Senator Stewart:** By that you mean the declaratory powers were never used in that case?

**Mr. Payne:** That is correct, they were never used. One of the railways that makes up the CAR is the O & Q, the Ontario and Quebec Railway, and the Quebec Central Railway. Those cross over and extend into Ontario, so they are going to be federal.

**Senator Stewart:** The witness has just said that section 174 provides a means by which a line of railway can be removed from the effects of a parliamentary declaration; is that correct?

**Mr. Payne:** Yes. It is the National Transportation Act.

**Senator Stewart:** If that is so, why is there to be a new subsection (3) to section 6? Why the repetition? Draftsmen are very careful on this sort of thing. Why did they not just say that section 174 of the Railway Act shall be deemed to have come into force on July 1, 1986?

**Mr. Payne:** Do not ask me. I was not the draftsman. That was the Justice Department.

**Senator Stewart:** There must be some explanation that we are not getting, Mr. Chairman.

**Mr. McElman:** We are dealing here with relationships between pieces of legislation. The broad public policy on the treatment of these declarations was established in the National Transportation Act, 1987. There was a different policy that preceded that, but on this specific question of declarations, a new public policy was set into that act. It appears in two places. You have been discussing one—section 174. It also appears in section 158. The essence of that policy is clear that on a transaction between two railway companies, where the

[Traduction]

**M. Payne:** Le Parlement peut émettre une déclaration sur le chemin de fer. L'article 174 établit à tout jamais, pour rependre la formule utilisée par M. Abbott, que lorsqu'une vente est faite en vertu de lui, et ce sera le cas de toutes les ventes qui se feront, les déclarations sont annulées. Cependant, rien n'empêcherait le gouvernement, ou son successeur, de revenir plus tard avec une autre déclaration, s'il le juge opportun.

Supposons que le Central Western Railway fait faillite, ferme boutique et disparaît, mais que ce serait dans l'intérêt du gouvernement fédéral de voir la ligne ferroviaire maintenue: il peut émettre une déclaration. Je ne pense pas que le projet de loi C-5 lui retire ce pouvoir. Dans certaines circonstances, s'il y a une charte provinciale, s'il n'y a qu'une province concernée et si le chemin de fer a fait une demande selon la Loi nationale sur les transports, alors les déclarations, s'il y en a, sont annulées. Pour ce qui est du CAR, la filiale de CP pour les provinces de l'Est, je ne pense pas que celui-ci va se retrouver à l'extérieur de la compétence fédérale parce qu'il traverse deux frontières distinctes.

**Le sénateur Stewart:** Vous voulez parler du Dominion Atlantic Railway en Nouvelle-Écosse.

**M. Payne:** Ce chemin de fer a une charte fédérale.

**Le sénateur Stewart:** Vous voulez dire par là que dans ce cas-là les pouvoirs déclaratoires n'ont jamais été utilisés?

**M. Payne:** C'est exact, ils n'ont jamais été utilisés. Le CAR compte notamment le Chemin de fer de l'Ontario et du Québec et la Compagnie de chemin de fer Québec Central. Ceux-ci traversent la frontière et passent en Ontario, et ils seront donc fédéraux.

**Le sénateur Stewart:** Le témoin vient de dire que l'article 174 prévoit un mécanisme en vertu duquel un chemin de fer peut être exclu de la portée d'une déclaration parlementaire. C'est bien cela, n'est-ce pas?

**M. Payne:** Oui, cela figure dans la Loi nationale sur les transports.

**Le sénateur Stewart:** Si c'est le cas, alors pourquoi faut-il ajouter un nouveau paragraphe 3 à l'article 6? Pourquoi répéter ce qui figure déjà dans la Loi? Il me semble que les rédacteurs des lois cherchent à éviter ce genre de chose. Pourquoi ne s'est-on pas contenté de dire que l'article 174 de la Loi sur les chemins de fer est réputée entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1986?

**M. Payne:** Ce n'est pas à moi qu'il faut poser la question, car ce n'est pas moi qui ai rédigé la loi, c'est le ministère de la Justice.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, il doit y avoir une explication quelque part.

**M. McElman:** Il est question ici de rapports et de recoupements entre différentes lois. La politique publique relative à ces déclarations a été établie dans la Loi nationale de 1987 sur les transports. Une autre politique avait précédé celle-là, mais pour ce qui est de la question des déclarations, une nouvelle politique publique a été énoncée dans cette loi. Elle apparaît à deux endroits. Vous avez discuté d'un de ces endroits, notamment l'article 174. Cela figure également à l'article 158. La politique établit clairement qu'en cas de transaction entre deux

*[Text]*

receiving company in that transaction is not under the jurisdiction of Parliament, the declaration falls away. There are certain other conditions described in the sections, for example, dealing with whether or not there is a VIA rail service. The mechanisms, the purpose and the process are captured in those two sections of the new National Transportation Act.

There were two declarations that affected Central Western Railway. One is lodged in the Railway Act and one is lodged in the Canadian National Railways Act. It was the decision in approaching the legislative question of whether to deal with the National Transportation Act, the Railway Act or the Canadian National Railways Act. The Railway Act being more general than the Canadian National Railways Act, it was affecting a declaration made under those two statutes. It was judged to be more appropriate to address it under the more general piece of legislation rather than under the CNR Act.

Arguably, one might have introduced an amendment there, but it would not reach out to the Railway Act. It was considered—and I am not a lawyer—that that was the more proper way to draft the bill. Given that it is establishing an effective date, it could not be done with as economical a description as Bill C-5 presents if one were declaring broad provisions of the Railway Act to be covered under this policy.

Clause 1 of this bill describes the circumstances which we believe to be synonymous with the circumstances described in the National Transportation Act. It inserts those circumstances for that triggering mechanism into the Railway Act and comes into effect from an appropriate date so that the Central Western Railway transaction is caught by its provisions. That was the actual developmental process, or the thinking, which led to its inclusion as an amendment to the Railway Act. There may be other ways to go about it, but that was the reasoning that led to this particular formulation as legislation.

I was to speak as well to the question of the long-term implications or permanent alterations and remind the committee of the basic provisions in section 158(1). I will read the appropriate section. It is under the broad heading "Conveyance of Railway Lines without Abandonment." It reads:

Subject to the approval of the Agency, a railway company may enter into an agreement with any other company whether within the legislative authority of the Parliament of Canada or not, to sell, lease or otherwise transfer to the other company a line of railway or a segment thereof and in such case, the railway company shall be deemed not to have abandoned the line or segment for the purposes of this or any other Act.

Later, subsection (4) deals with the situation that when transaction is completed—and I have just described that here—of a whole line or any part of it, the declaration falls away.

*[Traduction]*

compagnies de chemin de fer, si le cessionnaire ne relève pas de la compétence du Parlement, alors la déclaration cesse d'avoir effet. D'autres articles de la loi traitent de certaines autres conditions, par exemple ce qui doit se passer s'il y a un service de VIA Rail. Les mécanismes, l'objet et la marche à suivre sont contenus dans ces deux articles de la Loi nationale sur les transports.

Il y a deux déclarations qui ont touché le Central Western Railway, dont l'une relève de la Loi sur les chemins de fer et l'autre de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada. Il avait fallu choisir entre la Loi nationale sur les transports, la Loi sur les chemins de fer et la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada. La Loi sur les chemins de fer étant plus générale que la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada, cela portait sur une déclaration faite en vertu de ces deux lois. On avait jugé plus opportun de l'aborder dans le cadre de la loi plus générale plutôt que dans celui de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada.

On peut soutenir que l'on aurait pu proposer une modification à cette loi-là, mais celle-ci n'aurait pas eu de ramifications pour la Loi sur les chemins de fer. Je ne suis pas avocat, mais je sais que les spécialistes ont jugé que c'était là la meilleure façon de procéder. Étant donné qu'il s'agit d'établir une date d'entrée en vigueur, la description n'aurait pas pu être aussi courte que celle donnée dans le projet de loi C-5 s'il avait été question de prévoir que cette politique englobe les dispositions générales de la Loi sur les chemins de fer.

L'article 1 du projet de loi décrit des circonstances qui correspondent selon nous à celles décrites dans la Loi nationale sur les transports. Il insère dans la Loi sur les chemins de fer les circonstances nécessaires au déclenchement de ce mécanisme et prévoit une date d'entrée en vigueur telle que la transaction visant le Central Western Railway y est assujettie. C'est ce processus ou cette logique qui a débouché sur cette modification proposée à la Loi sur les chemins de fer. Il existe peut-être d'autres façons de faire qui auraient été envisageables, mais je viens de vous expliquer la logique qui a abouti à l'adoption de cette formule.

J'avais également prévu vous entretenir de la question des conséquences à long terme ou des modifications permanentes et rappeler au Comité les dispositions fondamentales prévues au paragraphe 158(1). Je vais donc vous faire lecture de l'article qui figure sous le titre général «Cession de lignes de chemin de fer sans abandon». L'article dit ce qui suit:

Sous réserve de l'approbation de l'Office, une compagnie de chemin de fer peut conclure un accord avec une autre compagnie, relevant ou non de la compétence du Parlement du Canada, à l'effet de vendre, donner en location ou céder sous une autre forme à celle-ci une ligne de chemin de fer ou un tronçon de celle-ci; dans ce cas, la compagnie de chemin de fer est réputée, pour l'application de la présente ou d'une autre loi, ne pas avoir abandonné la ligne ou le tronçon.

Plus loin, le paragraphe 4 traite de la situation où la transaction se fait—et je viens de la décrire—qu'il s'agisse d'une ligne en entier ou d'un tronçon seulement, et où la déclaration n'a plus effet.

[Text]

I would represent to you that clause 1 of Bill C-5 is necessary to gather economically into as few words as possible this piece of policy which has been the public policy of Canada since January 1, 1988.

**Senator Stewart:** What you are saying is that in the National Transportation Act Parliament has legislated with the same effect as the proposed new subsection of section 6 of the Railway Act.

**Mr. McElman:** Bill C-5 is attempting to legislate what is already legislated, yes, but to bring it back to that.

**Senator Stewart:** My problem is that I do not know how you legislate what is already legislated.

**Mr. McElman:** It is to alter the time period to bring one back. That was my point.

**Senator Stewart:** When you say that the function of the bill is to alter the time period, then you create problems for me because in terms of lines of the bill that seems secondary. The new subsection (3) seems to dominate. But you say that it is already included in the National Transportation Act.

**Mr. McElman:** The purpose of clause 1 of Bill C-5 is to describe the like circumstances and triggering mechanisms as simply as possible and then to give it an effective date in clause 2 that clearly captures the Central Western Railway situation.

We see it as being that simple and as having those limited purposes.

**Senator Bonnell:** It seems to me that what seems to be a simple bill becomes a complicated bill with unseen purposes.

**Senator Stewart:** Do you think that we should have the minister or someone else appear before us also?

**The Chairman:** I do not know what explanations the minister can give us that have not already been given by Mr. McElman, meaning no disrespect to the minister.

What is it, Senator Stewart, that you actually require? Is it a further explanation, or defence, or whatever you want to call it?

**Senator Stewart:** What we have been told—and I put it this way so that I can be corrected as to where I go wrong—is that Parliament already has, in the National Transportation Act, made provision for the discharge of branch railways or short-line railways from the effect of a declaration. It has provided a mechanism by which that can take place. We are then being told that the National Transportation Act was not successful in achieving what the government intended as government policy. Consequently, we are now presented with Bill C-5, which will add a new subsection to section 6 of the Railway Act. If subsection 6(3) is as innocent as it has been described to be—and I do not question that—why are we being asked to enact it, or are we saying that what was done in the National Transportation Act missed the intended target?

[Traduction]

Je maintiens que l'article 1 du projet de loi C-5 est nécessaire pour résumer, dans une formule aussi courte que possible, cet élément d'une politique publique qui est en vigueur au Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1988.

**Le sénateur Stewart:** Ce que vous dites c'est que dans la Loi nationale sur les transports le Parlement a prévu la même chose que ce qui est prévu ici avec cette modification à l'article 6 de la Loi sur les chemins de fer.

**M. McElman:** Le projet de loi C-5 reprend ce qui est déjà prévu dans la loi, cela est vrai, mais il s'agit de revenir à cela.

**Le sénateur Stewart:** Mon problème, c'est que je ne sais pas comment on peut légiférer sur quelque chose qui fait déjà l'objet d'une loi.

**M. McElman:** Il s'agit de modifier la période, pour récupérer une compagnie. C'est cela que je voulais dire.

**Le sénateur Stewart:** Lorsque vous me dites que le projet de loi a pour objet de modifier la période, cela me pose des problèmes, car cela me paraît secondaire si je me fie au nombre de lignes qui y sont consacrées. C'est, me semble-t-il, le nouveau paragraphe 3 qui domine. Or, vous dites que cela figure déjà dans la Loi nationale sur les transports.

**M. McElman:** L'objet de l'article 1 du projet C-5 est de décrire les mêmes circonstances et mécanismes de déclenchement le plus simplement possible; quant à l'article 2, celui-ci prévoit une date d'entrée en vigueur telle que le Central Western Railway se trouve couvert.

Selon nous, c'est aussi simple que cela et le but visé est limité à celui que je viens d'expliquer.

**Le sénateur Bonnell:** Il me semble qu'un projet de loi qui paraît assez simple est devenu un projet de loi compliqué visant des fins cachées.

**Le sénateur Stewart:** Pensez-vous qu'il nous faudrait entendre le ministre ou quelqu'un d'autre également?

**Le président:** Sauf le respect que je dois au ministre, j'ignore quelles explications il pourrait nous donner et que nous n'avons pas déjà entendues de la bouche de M. McElman.

Qu'est-ce qu'il vous faut véritablement, sénateur Stewart? Une explication plus poussée ou une défense? ... je ne sais trop comment vous appelleriez cela.

**Le sénateur Stewart:** Ce qu'on nous a dit—et je vais résumer ce que j'ai cru comprendre afin que l'on puisse me reprendre si je me trompe—c'est que le Parlement a déjà, dans la Loi nationale sur les transports, prévu des dispositions qui mettent les embranchements ou les chemins de fer sur courtes distances à l'abri de déclarations. Il a prévu un mécanisme en vertu duquel cela peut se faire. On nous explique ensuite que la Loi nationale sur les transports n'a pas réussi à faire ce que le gouvernement avait prévu dans le cadre de sa politique. C'est pourquoi nous sommes maintenant saisis du projet de loi C-5 qui, s'il est adopté, ajoutera un nouveau paragraphe à l'article 6 de la Loi sur les chemins de fer. Si le paragraphe 6(3) est aussi innocent qu'on le dit—et je n'en doute pas—alors pourquoi nous demande-t-on de l'adopter, ou bien disons-nous que ce qui a été prévu dans la Loi nationale sur les transports est passé à côté de la cible?

[Text]

**Mr. McElman:** The only comment I would make in response is that the broad public policy of the sections in the National Transportation Act are not a failure, that they succeed in stating the policy. What did escape the implementation of that policy and the way it was framed in the legislation was one particular transaction which, as I said in my initial comments, involved a broad public discussion. Central Western Railway did not appear in Ottawa at the time of that discussion and so did not represent its particular circumstances at that time. Therefore no account of their situation was reflected in the National Transportation Act. We cannot say for certain, but had they appeared they might have had the opportunity to have had that oversight corrected at the time.

**Senator Stewart:** So you are saying that the intent set forth in the proposed subsection 6(3) is already in effect, not just as a mere policy but is legally in effect as a result of the National Transportation Act?

**Mr. McElman:** Since January 1, 1988, yes. That is the date that it came into force.

**Senator Stewart:** Why did you not simply amend that act to say that it came into force as of July 1, 1986?

**Mr. McElman:** Then the entire National Transportation Act with its many provisions affecting a broad range of parties in many ways would have been altered.

**Senator Stewart:** Why do you not say that at least the part which is being duplicated here came into effect in July 1986?

**Mr. McElman:** As I indicated before, when the department was working with the legal draftsmen, the reasoning was to focus on the two pieces of legislation under which this particular railway received its declaration and deal with the more general one.

**Senator Stewart:** Are you saying that if this bill becomes an act this afternoon it will have no consequence whatsoever to the case now pending before the Supreme Court?

**Mr. McElman:** I have no way of knowing that.

**Senator Stewart:** So you are saying that it may have some consequence?

**Mr. McElman:** I have no way of knowing. The court will decide on the factors that it considers pertinent. We do know what was decided at the first level of jurisprudence.

**Senator Stewart:** In that case there is no urgency, except of course for the convenience of the witnesses, which is a factor.

**Mr. McElman:** I cannot speak to the urgency question.

**Senator Stewart:** That is fine. It is conclusive.

[Traduction]

**M. McElman:** La seule remarque que j'aimerais faire en réponse à ce que le sénateur vient de dire, c'est que les dispositions de la Loi nationale sur les transports relativement à la politique publique générale n'ont pas été un échec; en effet, elles ont très bien réussi à établir quelle est la politique poursuivie par le gouvernement. Ce qui a néanmoins échappé à cette politique, telle qu'énoncée dans la loi, c'est une transaction bien précise qui, comme je l'ai dit dans mes remarques liminaires, a fait l'objet de quantité de discussions publiques. Les porte-parole du Central Western Railway n'ont pas comparu à Ottawa à l'époque de ces discussions et n'ont donc pas à ce moment-là expliqué leur perception des circonstances particulières entourant l'affaire. C'est pourquoi la situation de ce chemin de fer ne se trouve pas reflétée dans la Loi nationale sur les transports. Nous ne pouvons bien sûr pas l'affirmer, mais s'ils avaient comparu à l'époque, ils auraient peut-être obtenu que cet oubli soit tout de suite corrigé.

**Le sénateur Stewart:** Vous dites donc que l'intention visée par le paragraphe 6(3), tel que proposé, est déjà prévue dans la loi; il ne s'agit pas tout simplement d'une politique, mais bien d'une disposition de la Loi nationale sur les transports. C'est bien cela, n'est-ce pas?

**M. McElman:** Oui, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1988. C'est ce jour-là que cela est entré en vigueur.

**Le sénateur Stewart:** Pourquoi donc ne pas tout simplement modifier la Loi, disant qu'elle est réputée être entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1986?

**M. McElman:** Si nous faisons cela, l'ensemble de la Loi nationale sur les transports, dont quantité de dispositions touchent de bien des façons toute une gamme d'intervenants, serait modifié.

**Le sénateur Stewart:** Pourquoi ne dites-vous pas qu'au moins la partie qui est reprise ici est entrée en vigueur en juillet 1986?

**M. McElman:** Comme je l'ai déjà dit, lorsque le ministère a examiné la question avec les juristes rédacteurs, il a été décidé d'étudier les deux lois en vertu desquelles le chemin de fer en question avait été visé par cette déclaration et de traiter de la loi plus générale.

**Le sénateur Stewart:** Voulez-vous dire par là que si le projet de loi avait force de loi dès cet après-midi, cela n'aurait absolument aucune conséquence quant à l'issue de l'affaire sur laquelle devra se prononcer la Cour suprême?

**M. McElman:** Je ne peux pas savoir.

**Le sénateur Stewart:** Vous dites donc que cela pourrait avoir des conséquences à ce chapitre?

**M. McElman:** Je ne peux pas le savoir. La Cour tranchera en s'appuyant sur les facteurs qu'elle jugera pertinents. Nous savons ce qui a été décidé au premier palier.

**Le sénateur Stewart:** Dans ce cas-là, il n'y a pas d'urgence, sauf bien sûr pour la bonne marche des affaires des témoins, ce qui est un facteur.

**M. McElman:** Je ne peux pas me prononcer sur le caractère urgent de la question.

**Le sénateur Stewart:** C'est très bien. C'est concluant.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Payne, did you want to speak to this question?

**Mr. Payne:** I might be on treacherous ground here, but, if this bill passes, the issues before the Supreme Court become a little clearer. An argument was presented at the Federal Court of Appeal that jurisdiction should take into account that our grain is shipped interprovincially and goes on to export. My fear is that if the declarations are left in place the Supreme Court will not touch that issue. They may just say, "There is a declaration in place, so we will stop and go back to square number one." This bill may pass in due course, whereupon we can say that the facts have changed with regard to the decision of the Supreme Court so it does not have any effect. I can see this turning into a dog's breakfast where we end up going through the system one more time, at unnecessary time and expense, to have the Supreme Court tell us, "Yes, Bill C-5 deals with this problem, but there is the issue of the connecting work to be tried, and we will have to go through the whole drill all over again."

This bill brings us in line with public policy. It makes the issue clearer, and it can solve a whole host of difficulties, not only for us but for everyone. That is my sense of the situation. Who knows which way the Supreme Court will leap? That lion is a different one altogether.

**The Chairman:** Mr. Payne, are you the appellant?

**Mr. Payne:** Yes.

**The Chairman:** Have you asked for a postponement?

**Mr. Payne:** Yes, we have, and we have not had word from the Chief Justice as to whether that postponement has been granted. As of this morning before I came here, it had not been granted.

**The Chairman:** Senator Stewart, do you have any further comments?

**Senator Stewart:** No.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, it is good that we did not have more than three witnesses, because each one has provided a different opinion. If we had had five witnesses, we would have had five opinions. Senator Bielish indicated yesterday during debate what she would like to do, and perhaps we should have listened to her and passed the bill in the house. Now we are confused and really do not know what is going on. Do we need a definite policy statement from the department or from the minister? I am very sympathetic to the Western Railroad, with all its reports, complications, Supreme Court hearings and so forth.

**Senator Atkins:** Mr. Chairman, I am not sure how we can resolve the dilemma that seems to appear from Senator Stewart's point of view. It seems to me that no matter what additional witnesses we hear from it will not change much. I propose that the committee proceed in support of Bill C-5.

**The Chairman:** Are there any other comments?

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Payne, avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

**M. Payne:** Je m'aventure peut-être ici sur un terrain un peu glissant, mais, si le projet de loi est adopté, les questions dont la Cour suprême est saisie deviennent un peu plus claires. La Cour d'appel fédérale a entendu un argument selon lequel il conviendrait de tenir compte du fait que notre grain est transporté d'une province à une autre et qu'il est ensuite exporté. Ma crainte c'est que si les déclarations sont maintenues, la Cour suprême n'y touchera pas. Elle se contentera peut-être de dire: «Il y a une déclaration et nous allons donc nous arrêter là et retourner à la case départ». Si le projet de loi est adopté plus tard, nous pourrions alors dire que les faits ont changé et que la décision de la Cour suprême ne devrait plus tenir. Cela pourrait déboucher sur une mêlée générale et nous serions obligés de passer une nouvelle fois par toutes les étapes du système, gaspillant temps et argent, pour entendre la Cour suprême nous dire, au bout du compte: «Oui, le projet de loi C-5 traite du problème, mais il reste encore à régler la question des ouvrages liés», et il nous faudrait tout reprendre depuis le début.

Le projet de loi nous intégrerait à la politique publique. Il tire les choses au clair et pourrait régler quantité de problèmes, non seulement pour nous, mais pour tout le monde. C'est en tout cas là mon interprétation de la situation. Qui sait dans quel sens ira la Cour suprême? C'est l'inconnu.

**Le président:** Monsieur Payne, est-ce vous l'appellant?

**M. Payne:** Oui.

**Le président:** Avez-vous demandé une remise?

**M. Payne:** Oui, mais le juge en chef ne nous a pas encore donné sa réponse. Ce matin, avant que je ne vienne, notre demande de remise n'avait pas encore été acceptée.

**Le président:** Sénateur Stewart, avez-vous autre chose à dire?

**Le sénateur Stewart:** Non.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, c'est une bonne chose que nous n'ayons pas entendu plus que trois témoins, car chacun d'eux nous a donné une opinion différente. Si nous avions entendu cinq témoins, nous aurions recueilli cinq opinions. Le sénateur Bielish nous a dit hier pendant le débat ce qu'elle aurait souhaité faire, et nous aurions peut-être dû l'écouter et adopter le projet de loi. Maintenant, nous sommes confus, et nous ne savons plus du tout ce qui se passe. Nous faut-il un énoncé de politique clair et net du ministère ou du ministre? J'ai beaucoup de sympathie pour le Western Railroad, avec tous ses rapports, toutes ses complications, les audiences à la Cour suprême, et tout le reste.

**Le sénateur Atkins:** Monsieur le président, j'ignore comment nous pouvons résoudre le dilemme qui ressort des propos du sénateur Stewart. Il me semble que peu importe le nombre de témoins que nous entendrons, cela ne changera pas grand-chose. Je propose que le Comité aille de l'avant avec l'adoption du projet de loi C-5.

**Le président:** Quelqu'un d'autre veut-il faire des remarques?

[Text]

**Senator Bonnell:** Are you proposing that or moving that?

**Senator Atkins:** I am suggesting whatever process it takes to approve the bill. I would add that it may well be that if we do approve it it can be "with comment", if that satisfies Senator Stewart's concern.

**Senator Stewart:** I am looking around the table, and I see that Senator Atkins has a majority. Why not call out the clauses and let them carry on division.

**The Chairman:** Shall the two clauses of the bill carry?

**Senator Stewart:** On division.

**The Chairman:** Shall the title and the short title carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Bielish:** Mr. Chairman, I move that the committee report the bill without amendment.

**The Chairman:** Is it agreed?

**Senator Stewart:** On division.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le sénateur Bonnell:** Est-ce une proposition que vous faites ou une motion?

**Le sénateur Atkins:** Je recommande que l'on fasse le nécessaire pour que le projet de loi soit adopté. J'ajouterais que si nous l'adoptons, nous pouvons toujours le faire «avec implications», si cela règle le problème du sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Je regarde autour de la table, et je constate que le sénateur Atkins a une majorité. Pourquoi ne pas mettre les articles aux voix et les adopter avec dissidence?

**Le président:** Les deux articles du projet de loi sont-ils adoptés?

**Le sénateur Stewart:** Avec dissidence.

**Le président:** Le titre et le titre abrégé sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Bielish:** Monsieur le président, je propose que le Comité renvoie le projet de loi sans amendement.

**Le président:** D'accord?

**Le sénateur Stewart:** Avec dissidence.

La séance est levée.











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From Transport Canada:*

Clyde McElman, Director, Rail Freight Programs, Surface  
Policy and Programs;

Margaret Penniston, Acting Senior Parliamentary Advisor,  
Parliamentary Affairs and Departmental Registrar.

### *From Central Western Railway Corporation:*

Tom Payne, President and C.E.O.

### *From Canadian Railway Labour Association:*

Ed Abbott, Executive Secretary.

### *De Transports Canada:*

Clyde McElman, directeur, Programmes—Transport du fret  
ferroviaire, Politique de surface et programmes;

Margaret Penniston, conseillère principale intérimaire,  
Affaires parlementaires, registraire, Affaires parlementai-  
res.

### *De «Central Western Railway Corporation»:*

Tom Payne, président et P.D.G.

### *De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:*

Ed Abbott, secrétaire exécutif.



Second Session  
Thirty-fourth Parliament, 1989-90-91

## SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

Monday, January 14, 1991

**Issue No. 10**

**First Proceedings on:**

Bill C-40, An Act to amend  
the Broadcasting Act

**APPEARING:**

Jim Edwards, M.P.  
Parliamentary Secretary to Minister of  
Communications

**WITNESSES:**  
(See back cover)

Deuxième session de la  
trente-quatrième législature, 1989-1990-1991

## SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et communications

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

Le lundi 14 janvier 1991

**Fascicule n° 10**

**Premier fascicule concernant :**

Projet de loi C-40, Loi modifiant  
la Loi sur la radiodiffusion

**COMPARAÎT:**

Jim Edwards, député  
Secrétaire parlementaire du ministre des  
Communications

**TÉMOINS:**  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Senator Finlay MacDonald, *Chairman*  
The Honourable Senator Keith Davey, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Atkins	*MacEachen, P.C. (or Frith)
Bonnell	*Murray, P.C. (or Doody)
Chaput-Rolland	Stewart
Forrestall	Stollery
Graham	Teed
Leblanc	Turner

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Forrestall substituted for that of the Honourable Senator Beaulieu. (January 14, 1991).

The name of the Honourable Senator Teed substituted for that of the Honourable Senator Spivak. (January 14, 1991).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable sénateur Finlay MacDonald  
*Vice-président:* L'honorable sénateur Keith Davey

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	*MacEachen, c.p. (ou Frith)
Bonnell	*Murray, c.p. (ou Doody)
Chaput-Rolland	Stewart
Forrestall	Stollery
Graham	Teed
Leblanc	Turner

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Forrestall substitué à celui de l'honorable sénateur Beaulieu. (14 janvier 1991).

Le nom de l'honorable sénateur Teed substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak. (14 janvier 1991).

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate* on Wednesday, December 19, 1990:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Atkins, seconded by the Honourable Senator Castonguay, for the second reading of the Bill C-40, An Act respecting broadcasting and to amend certain Acts in relation thereto and in relation to radio communication.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Atkins moved, seconded by the Honourable Senator Castonguay, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat*, le mercredi 19 décembre 1990:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Atkins, appuyé par l'honorable sénateur Castonguay, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-40, Loi concernant la radiodiffusion et modifiant certaines lois en conséquence et concernant la radiocommunication.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Atkins propose, appuyé par l'honorable sénateur Castonguay, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Gordon Barnhart

*Clerk of the Senate*

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

MONDAY, JANUARY 14, 1991  
(17)

*[Text]*

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 3:35 o'clock p.m. this day in Room 257, East Block, the Chairman, the Honourable Senator Finlay MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Chaput-Rolland, Davey, Forrestall, Graham, MacDonald, Stewart and Teed. (8)

*In attendance:* René Lemieux, Political and Social Affairs Division, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The Official Reporters of the Senate.

*Appearing:* Jim Edwards, Parliamentary Secretary to the Minister of Communications.

*Witnesses:**From the Department of Communications:*

Paul Racine, Assistant Deputy Minister, Communications Policy;

Michael Helm, Director-General, Broadcasting;

Elizabeth Gilhooley, Legal Advisor.

The Committee, in compliance with the Order of Reference dated December 19, 1990, proceeded to its study of Bill C-40, an Act respecting broadcasting and to amend certain Acts in relation thereto and in relation to radiocommunication.

The Parliamentary Secretary made a statement and, with the witnesses, answered questions.

At 5:29 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

**PROCÈS-VERBAL**

LE LUNDI 14 JANVIER 1991  
(17)

*[Traduction]*

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 35, à la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Finlay MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Chaput-Rolland, Davey, Forrestall, Graham, MacDonald, Stewart et Teed. (8)

*Présent:* René Lemieux, Division des affaires politiques et sociales, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Comparaît:* Jim Edwards, secrétaire parlementaire du ministre des Communications.

*Témoins:**Du ministère des Communications:*

Paul Racine, sous-ministre adjoint, Politique des communications;

Michael Helm, directeur général, Radiodiffusion;

Elizabeth Gilhooley, conseillère juridique.

Conformément à l'ordre de renvoi du 19 décembre 1990, le Comité entame l'étude du projet de loi C-40, Loi concernant la radiodiffusion et modifiant certaines lois en conséquence et concernant la radiocommunication.

Le secrétaire parlementaire fait une déclaration, puis répond aux questions avec les témoins.

À 17 h 29, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Charles Robert

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Monday, January 14, 1991

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-40, to amend the Broadcasting Act, met this day at 3.30 p.m., to give consideration to the bill.

**Senator Finlay MacDonald** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, I should like to introduce our recently appointed clerk, Mr. Charles Robert. He has had experience not only with the Library of Parliament but with the Committees Branch of the House of Commons for the last nine years. I should also like to introduce Mr. René Lemieux, who is with the Research Division of the Library of Parliament. He is quite familiar with the communications aspect.

Honourable senators, you will notice that we have a fairly extensive few days ahead of us. I shall not deal with the meetings tomorrow except to remind everyone that we start at 9.30 a.m. with representatives from the Canadian Broadcasting Corporation. If further information is required from the Department of Communications, we will resume again tonight at 8.00 p.m. However, that will depend upon the committee's wishes and how we get on this afternoon.

Ladies and gentlemen, new broadcasting legislation was introduced for the first time since 1968, I believe, in the House of Commons in June of 1988. At that time the bill was known as Bill C-136. It received third reading in the House of Commons on September 28, 1988. It was introduced and given second reading in the Senate and was referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications on September 30, where it died on October 1, 1988 with the dissolution of Parliament.

The legislation was reintroduced as Bill C-40 by the Hon. Marcel Masse in the House of Commons on October 12, 1989, and received third reading on December 5, 1990. The bill received second reading in the Senate on December 19 and was referred to this committee on that same date.

We are here to examine Bill C-40, an act to amend the Broadcasting Act. The main witness with us today is Mr. Jim Edwards, the Member of Parliament for Edmonton Southwest. He has been Parliamentary Secretary to the Minister of Communications. He was chairman of the Standing Committee on Communications and Culture and Parliamentary Secretary to the Minister of Indian Affairs and Northern Development. He was elected to the House of Commons in 1984 and again in 1988, and we congratulate him on his recent appointment as co-chairman of the proposed Special Joint Committee on the Constitution.

Mr. Edwards, I would ask you to introduce your colleagues and then take us through this particular bill in any fashion you see fit.

**Mr. Jim Edwards, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Communications:** Thank you, Mr. Chairman, for the warmth of your introduction.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le lundi 14 janvier 1991

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-40 modifiant la Loi sur la radiodiffusion, s'est réuni aujourd'hui à 15 heures 30 pour l'étude du projet de loi.

**Le sénateur Finlay MacDonald** (*président*) préside.

**Le président:** Honorables sénateurs, j'aimerais vous présenter notre nouveau greffier, M. Charles Robert. Depuis neuf ans, il accumule de l'expérience non seulement à la Bibliothèque du Parlement mais aussi à la direction des comités de la Chambre des communes. J'aimerais également présenter M. René Lemieux qui appartient à la division de la recherche de la Bibliothèque du Parlement. Il est bien au courant des communications.

Honorables sénateurs, vous constaterez que plusieurs journées assez longues nous attendent. Je ne parlerai pas des réunions de demain, si ce n'est pour rappeler à tous que nous commencerons à 9 heures 30 avec les représentants de la Société Radio-Canada. S'il faut d'autres renseignements du ministère des Communications, nous reprendrons la séance ce soir à 20 heures. Toutefois, cela dépendra du désir du comité et du travail que nous accomplirons cet après-midi.

Mesdames et messieurs, des nouvelles dispositions législatives sur la radiodiffusion ont été déposées pour la première fois depuis 1968, je crois, à la Chambre des communes en juin 1988. Le projet de loi portait alors le numéro C-136. Il a reçu la troisième lecture à la Chambre des communes le 28 septembre 1988. Il a été déposé et a reçu la seconde lecture au Sénat puis a été renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications le 30 septembre, où il est mort le 1<sup>er</sup> octobre 1988 au moment de la dissolution du Parlement.

Le projet de loi a été déposé à nouveau par l'Honorable Marcel Masse sous le numéro C-40 à la Chambre des communes le 12 octobre 1989 et il a reçu la troisième lecture à la Chambre des communes le 5 décembre 1990. Il a reçu la seconde lecture au Sénat le 19 décembre et a été renvoyé à notre comité à la même date.

Nous sommes ici pour étudier le projet de loi C-40, modifiant la Loi sur la radiodiffusion. Notre principal témoin aujourd'hui est M. Jim Edwards, député d'Edmonton—Sud-Ouest et secrétaire parlementaire du ministre des Communications. Il a été président du Comité permanent des communications et de la culture et secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord. Il a été élu à la Chambre des communes en 1984 et encore une fois en 1988. Dernièrement—et nous l'en félicitons—il a été nommé coprésident du nouveau Comité spécial mixte sur la Constitution.

Monsieur Edwards, je vous demanderais de présenter vos collègues puis de nous présenter ce projet de loi de la façon dont il vous plaira.

**M. Jim Edwards, député, secrétaire parlementaire du ministre des Communications:** Monsieur le président, je vous remercie de cette chaleureuse présentation.

## [Text]

Honourable senators, with me from the Department of Communications are Paul Racine, Assistant Deputy Minister, Communications Policy, which branch embraces both broadcasting and telecommunications responsibilities; Mr. Michael Helm, Director-General of Broadcasting Policy within the Department of Communications; and Ms. Elizabeth Gilhooley, Legal Counsel.

Mr. Chairman, I have had a personal interest in this legislation since its inception. I know that I speak for many Canadians in saying how delighted I am that Bill C-40 is at last before this Senate committee.

I should like to begin by listing some of those who support its passage: Gerald Caplan and Florian Sauvageau, co-chairmen of the Task Force on Broadcasting Policy which recommended, in 1986, the introduction of a new Broadcasting Act; La Coalition pour la défense de la langue française à Radio-Canada; The Friends of Canadian Broadcasting—more than 100 letters from individual Canadians; the cable television industry; the satellite television industry; the former chairman of the CRTC; the Canadian Broadcasting Corporation; Media Watch; the Canadian Ethnocultural Council; the Centre for Research-Action on Race Relations; the Public Service Alliance of Canada, and editorials published recently in the *Globe and Mail*, the *Toronto Star* and the *Financial Times*.

In a letter to the minister, one Canadian expressed what are, in my view, some of the most important reasons why this legislation should become law. The letter reads in part:

Canadians want made-in-Canada programs; we want our special cultural differences and similarities promoted on radio and TV, not submerged; we want more Canadian programs, not fewer, for better choice; we want our CBC and our CRTC to be strong and independent, with the public's interests given precedence.

Honourable senators, I can think of no better summary of the objectives of Bill C-40.

Le projet de loi C-40 dit clairement, pour la première fois, que toutes les composantes du système de radiodiffusion du Canada ont un rôle à jouer dans la création et la présentation d'émissions canadiennes. Il énonce des objectifs distincts pour les radiodiffuseurs publics et privés, et il donne au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes les pouvoirs nécessaires à la réalisation de ces objectifs.

Ce projet de loi encouragera les radiodiffuseurs publics et privés à continuer de produire des émissions canadiennes en plus grand nombre et de meilleure qualité.

Mais nous avons besoin de cette législation pour d'autres raisons encore.

Le projet de loi C-40 remplacera les définitions juridiques désuètes contenues dans la loi sur la radiodiffusion de 1968 par des définitions conformes aux réalités actuelles du système de radiodiffusion et même, espérons-le, aux réalités futures de façon que le CRTC puisse réglementer toutes sortes d'activités de radiodiffusion dans le meilleur intérêt du public sans craindre qu'on conteste sa compétence devant les tribunaux.

## [Traduction]

Honorables sénateurs, voici des représentants du ministère des Communications: Paul Racine, sous-ministre adjoint, Politiques des communications, direction qui comprend à la fois la radiodiffusion et les télécommunications; M. Michael Helm, directeur général de la Politique de la radiodiffusion et Mme Elizabeth Gilhooley, conseillère juridique.

Monsieur le président, je m'intéresse personnellement depuis le début à ce projet de loi. Je sais que je parle au nom des Canadiens en disant combien je suis heureux que ce comité sénatorial soit enfin saisi du projet de loi C-40.

Je commencerai par donner la liste de certaines des personnes qui appuient ce projet de loi: Gerald Caplan et Florian Sauvageau, coprésidents du Groupe de travail sur la politique de la radiodiffusion qui recommandait, en 1986, une nouvelle loi sur la radiodiffusion; la Coalition pour la défense de la langue française à Radio-Canada; Les amis de la radiodiffusion canadienne—plus de 100 lettres de Canadiens; l'industrie de la cablodistribution; l'industrie de la télévision par satellite; l'ancien président du CRTC; la Société Radio-Canada; \*tiMedia Watch; le Conseil ethno-culturel du Canada; le Centre de recherches-actions sur les relations raciales; l'Alliance de la Fonction publique du Canada et des éditoriaux parus dernièrement dans le *Globe and Mail*, le *Toronto Star* et le *Financial Times*.

Dans une lettre adressée au ministre, un Canadien expose ce qui me semble être les plus importantes raisons d'adopter ce projet de loi. En voici un extrait:

Les Canadiens veulent des émissions faites au Canada; nous voulons que nos différences et nos ressemblances culturelles soient mises de l'avant et non submergées à la radio et à la télévision; nous voulons voir augmenter et non diminuer le nombre des émissions canadiennes pour avoir plus de choix; nous voulons que notre Société Radio-Canada et notre CRTC soient forts et indépendants et donnent priorité aux intérêts du public.

Honorables sénateurs, je crois qu'il est impossible de mieux résumer les objectifs du projet de loi C-40.

Bill C-40 says clearly for the first time that all components of the broadcasting system in Canada have a role to play in creating and showing Canadian programs. It sets separate objectives for public and private broadcasters, and it gives the Canadian Radiotelevision and Telecommunications Commission the authority necessary to attain these objectives.

The bill will encourage public and private broadcasters to continue to produce more Canadian programs that are higher in quality.

But we need this legislation for other reasons, as well.

Bill C-40 will replace the outmoded legal definitions contained in the 1968 Broadcasting Act with definitions that suit the realities of today's broadcasting system, and even, we hope, future advances, so that the CRTC can regulate all types of broadcasting activities in the public's best interest without fear that its authority will be challenged in court.

*[Text]*

The new definitions no longer tie broadcasting to a single technology, but instead focus on the transmission of programs to the public regardless of the technology used. This will also encourage technological development and innovation.

The bill recognizes, too, that newer technologies allow programmers to encode their signals for distribution to paying subscribers only. It provides a right of civil action against theft of encoded signals, a provision strongly supported by satellite broadcasters. Under current legislation, the CRTC has served Canadians well. Bill C-40 will enable the commission to serve Canadians even better. The bill encourages more flexible regulation and it gives the commission full authority to find innovative and creative ways of pursuing the objectives of the Broadcasting Act. However, Bill C-40 will also change the commission in other ways.

Le projet de loi accorde au gouverneur en conseil le pouvoir de donner au CRTC des instructions au chapitre des grandes questions d'orientation, et ce pouvoir établira clairement le rôle du gouvernement au moment de fixer les grandes orientations du système de radiodiffusion au chapitre des politiques générales.

Le pouvoir décisionnel du CRTC sera décentralisé, de sorte que les comités de conseillers nommés pour présider les audiences publiques tenues à travers le Canada ne se contenteront plus d'entendre les questions qui leur seront soumises, mais prendront également des décisions. Cette pratique s'harmonise avec les principes de justice.

Par ailleurs, le projet de loi reconnaît que les décisions du CRTC doivent refléter les politiques pan-canadiennes. C'est pourquoi le projet exige que les comités de conseillers consultent le Conseil afin d'assurer l'uniformité de l'interprétation de la politique et des règlements.

Une prise de décision décentralisée assortie d'une consultation obligatoire permet un équilibre approprié entre, d'une part, un processus de réglementation plus transparent, plus accessible et plus efficace, et d'autre part, une interprétation cohérente des politiques dans les diverses régions du pays.

The CBC, as the national public broadcaster, is and will remain, under this bill, a strong and independent voice and the foremost producer of Canadian radio and television programming. The bill reformulates the CBC's mandate to place greater emphasis on the distinctively Canadian character of CBC programming. This mandate includes specific references to the important role that the CBC performs in reflecting Canada and its regions in English and in French to national and regional audiences, in meeting the needs of official language minorities, in reflecting the diversity of Canadian society, in actively contributing to the flow and exchange of cultural expression across Canada, and in contributing to a shared national consciousness and identity.

Critics of this bill argue that the removal of the phrase «national unity» weakens the CBC mandate. There can be no doubt that the objectives I have just cited will contribute to

*[Traduction]*

Les nouvelles définitions ne relient plus la radiodiffusion à une seule technologie, mais portent sur la transmission des émissions au public quelle que soit la technologie utilisée. Ceci encouragera également le progrès et l'innovation technologique.

Le projet de loi tient également compte du fait que les nouvelles technologies permettent aux diffuseurs de coder leurs signaux pour les distribuer uniquement à leurs abonnés. Le projet de loi prévoit un droit d'action civile contre le vol de signaux codés, disposition fortement appuyée par les diffuseurs par satellites. Aux termes de la Loi actuelle, le CRTC a bien servi les Canadiens. Le projet de loi C-40 permettra au Conseil de servir les Canadiens encore mieux. Le projet de loi encourage plus de souplesse dans la réglementation et donne au Conseil les pleins pouvoirs pour réaliser de façon novatrice et créatrice les objectifs de la Loi sur la radiodiffusion. Toutefois, le projet de loi modifiera également le Conseil d'autre façon.

The Bill grants the Governor-in-Council authority to issue to the CRTC directions of general application on broad policy matters, and this authority will clearly establish the government's role in setting the broad outlines for general policies governing the broadcasting system.

The CRTC's decision-making power will be decentralized, in that panels made up of members of the Commission and set up for the purpose of public hearings across the country will no longer be limited to listening to the questions put to them, but will also make decisions. This practice is in conformity with the principles of justice.

Moreover, the bill recognizes that the CRTC's decisions must reflect nation-wide policies, and for this reason requires that panels consult with the Commission so as to ensure a uniform interpretation of the CRTC's policies and regulations.

Decentralized decision-making combined with mandatory consultation makes it possible to establish an appropriate balance between a more open, more accessible and more effective regulatory process on the one hand, and a consistent interpretation of the CRTC's policies throughout the various regions of the country on the other.

La Société Radio-Canada, à titre de radiodiffuseur public national, est et demeurera, aux termes de ce projet de loi, une voix forte et indépendante et le premier producteur d'émissions canadiennes de radio et de télévision. Le projet de loi reformule le mandat de la Société Radio-Canada afin de mettre davantage l'accent sur le caractère distinctement canadien de ces émissions. Ce mandat mentionne expressément le rôle important que joue Radio-Canada en présentant le Canada et ses régions au cours d'émissions en anglais et en français, aux auditoires nationaux et régionaux, en répondant aux besoins des minorités de langues officielles, en reflétant la diversité de la société canadienne, en contribuant activement à l'échange de l'expression culturelle partout au Canada et en contribuant à créer une conscience et une identité nationale.

Ceux qui s'opposent au projet de loi font valoir que la suppression de l'expression «unité nationale» affaiblit le mandat de Radio-Canada. Il ne fait aucun doute que les objectifs que je

## [Text]

Canadian unity, for how can there be unity without a shared national consciousness and identity? Bill C-40 rephrases the unity objective in the CBC mandate in terms more suited to an independent public broadcaster.

In considering this issue, an all-party committee of the House of Commons unanimously concluded that «there must be no suggestion in the act that the CBC has any obligation to serve as a propagandist, even for a cause as legitimate as national unity.»

As former chairman of that committee, I believe this was and remains the right conclusion. As to the CBC's administration, Bill C-40 rationalizes the CBC management structure, clarifies the nature of the corporation's accountability to Parliament and, for the first time, enshrines in law its independence in matters journalistic, creative and programming.

The bill also creates standing committees of the board of directors to deal respectively with matters related to English- and French-language broadcasting. There should be no misunderstanding that these are subcommittees responsible to the board of directors. Under this bill, there remains one corporation and one board of directors of the CBC. The committees are intended to ensure that the different needs and requirements of French- and English-language broadcasting are given full consideration by CBC senior management. Ultimately, it is the full board that is responsible for the corporation and that reports to Parliament.

For this reason the bill provides the CBC with full authority to ensure that the subcommittees do not become divisive elements. Specifically, the chairman and president are to be members of both committees. The board itself appoints all other members and determines what function the committees will have.

The Canadian broadcasting system is in a period of accelerated change and uncertainty. Bill C-40 is the product of five years of analysis, consultation and debate. A new Broadcasting Act is long overdue. If we want to ensure that Canadians will continue to have access to competitive Canadian programming and if we want to preserve a broadcasting system which reflects Canadian society and its values, then we need this new Broadcasting Act.

Mr. Chairman, that concludes my oral presentation on the bill. I would welcome any questions you may have for me or for the officials accompanying me.

**Senator Graham:** Is it your intention, Mr. Chairman, to call the minister before the committee?

**The Chairman:** If the committee wishes, we will ask that the minister be made available. The minister was very anxious that Mr. Edwards should appear as the first witness but I am sure, if it is necessary, and if the committee so desires, we can request that the minister appear before us for our final meeting.

## [Traduction]

viens de mentionner contribueront à l'unité canadienne, car comment peut-il y avoir unité sans conscience et identité nationale commune? Le projet de loi C-40 reformule l'objectif unificateur du mandat de Radio-Canada en des termes plus appropriés pour un radiodiffuseur public indépendant.

Après s'être penché sur ce problème, un comité de la Chambre des communes composé de membres de tous les partis a conclu à l'unanimité que rien dans la Loi ne doit laisser entendre que Radio-Canada est tenue d'agir comme propagandiste, même pour une cause aussi légitime que l'unité nationale.

À titre d'ancien président de ce comité, j'estime que c'était là la bonne conclusion et que ce l'est toujours. Quant à l'administration de Radio-Canada, le projet de loi C-40 rationalise la structure de gestion, précise la nature de l'obligation de la Société de rendre compte au Parlement et, pour la première fois, enchâsse dans une loi son indépendance journalistique et créatrice.

Le projet de loi crée également des comités permanents du conseil d'administration pour s'occuper des affaires liées à la diffusion en anglais et en français. Il faut bien se rappeler que ce sont des sous-comités relevant du conseil d'administration. Aux termes du projet de loi, il n'y a toujours qu'une seule Société Radio-Canada et un seul conseil d'administration. Les comités ont pour but d'assurer que la haute direction de Radio-Canada tienne bien compte des exigences et des besoins différents de la diffusion francophone et anglophone. En dernière analyse, c'est l'ensemble du conseil qui est responsable de la Société et fait rapport au Parlement.

C'est pourquoi le projet de loi donne à Radio-Canada le plein pouvoir de veiller à ce que les sous-comités ne deviennent pas des éléments de division. Plus particulièrement, le président et le président du conseil doivent être membres des deux comités. C'est le conseil lui-même qui nomme tous les autres membres et détermine la fonction des comités.

Le système canadien de diffusion traverse une période de changements rapides et d'incertitude. Le projet de loi C-40 est le produit de cinq années d'analyses, de consultations et de débats. Il y a longtemps que nous avons besoin d'une nouvelle loi sur la radiodiffusion. Si nous voulons que les Canadiens continuent d'avoir accès à des émissions canadiennes concurrentielles et si nous voulons préserver un système de radiodiffusion qui reflète la société canadienne et ses valeurs, la nouvelle loi sur la radiodiffusion est indispensable.

Monsieur le président, cela termine mon exposé oral sur le projet de loi. Je serais heureux de répondre aux questions que vous pourriez m'adresser à moi ou aux fonctionnaires qui m'accompagnent.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, avez-vous l'intention de convoquer le ministre?

**Le président:** Si le comité le désire, nous demanderons la présence du ministre. Le ministre tenait beaucoup à ce que M. Edwards soit le premier témoin mais je suis certain que si la chose est nécessaire et si le comité le désire, nous pourrions demander au ministre de comparaître lors de notre dernière réunion.

[Text]

**Senator Graham:** Did the minister appear before the House of Commons committee?

**The Chairman:** Yes.

**Senator Graham:** Having said that, I would welcome Mr. Edwards who has his own extensive experience in this particular field.

Mr. Edwards, you mentioned that the task force on broadcasting, among other distinguished groups and individuals, has endorsed the legislation. Did they endorse, without reservation, the legislation as it now exists?

**Mr. Edwards:** The co-chairmen of the task force have endorsed the legislation. To the best of my knowledge, they have no qualifications on that endorsement.

Mr. Chairman, if I might add a rider, the minister, unfortunately, was unable to be here today. He is engaged in consultations with his Quebec counterpart today. That also accounts for the absence of the deputy minister, Mr. Gourd, who would also like to be here.

**Senator Graham:** You mentioned the former chairman of the CRTC. I presume you are referring to Mr. Spicer; is that correct?

**Mr. Edwards:** Yes.

**Senator Graham:** Did he endorse the legislation without reservation?

**Mr. Edwards:** I think Mr. Spicer had one reservation on which he has since changed his position. Initially he had a reservation about the value of «they who hear decide.» However, in conversation I have had with Mr. Spicer in the interval, it appears he has changed his view on that issue and favours the contents of the legislation.

**Senator Graham:** Subclause 4(1) says that the act is binding on Her Majesty in right of Canada or a province. I presume that has to do with education. Does it prevent a province from setting up any kind of a broadcasting outlet on its own or does it have to be approved by the Government of Canada? What is the purpose of that particular subclause?

**Mr. Edwards:** I will refer to our legal counsel but I believe the purpose of that clause is to see that educational broadcasters and others are licensed. The only provincial educational broadcast I am aware of, which is not licensed at the present time, is the Knowledge Network in British Columbia. It has never sought a CRTC licence. Under this section it might well be that they would be required to seek a licence as have other provincial educational broadcasters.

**Ms. Elizabeth Gilhooley, Legal Adviser, Department of Communications:** I would simply add that this type of provision is now standard in any legislation which is introduced because in very many cases questions have arisen as to whether the Crown in the right of a province is bound by particular legislation. This makes sure that it is.

**Senator Graham:** I notice that clause 50, subclause (2), states that the board shall meet at least six times in each year; and then subclause (3) states:

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Est-ce que le ministre a comparu devant le comité de la Chambre des communes?

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Cela étant dit, je souhaite la bienvenue à M. Edwards, qui a une expérience approfondie de ce domaine.

Monsieur Edwards, vous avez dit que le groupe de travail sur la radiodiffusion, parmi d'autres groupes et particuliers éminents, appuie ce projet de loi. Est-ce qu'il appuie sans réserve ce projet de loi sous sa forme actuelle?

**M. Edwards:** Les coprésidents du groupe de travail appuient le projet de loi. À ma connaissance, cet appui n'est assorti d'aucune réserve.

Monsieur le président, si je peux me permettre d'ajouter une remarque, le ministre était malheureusement incapable d'être présent aujourd'hui. Il participe à des consultations avec son homologue québécois aujourd'hui. C'est ce qui explique également l'absence du sous-ministre, M. Gourd, qui aurait aussi aimé être présent.

**Le sénateur Graham:** Vous avez parlé de l'ancien président du CRTC. Je suppose qu'il s'agit de M. Spicer; est-ce exact?

**M. Edwards:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Est-ce qu'il appuie le projet de loi sans réserve?

**M. Edwards:** Je crois que M. Spicer a formulé des réserves, mais a depuis modifié sa position. Au départ, il avait des réserves quant à la valeur du principe selon lequel les enquêteurs décident. Toutefois, d'après une conversation que j'ai eue avec M. Spicer depuis, il semble qu'il a modifié son opinion sur cette question et est favorable au contenu du projet de loi.

**Le sénateur Graham:** Le paragraphe 4(1) dispose que la loi lie sa Majesté du chef du Canada ou d'une province. Je suppose qu'il s'agit d'éducation. Est-ce que cela empêche une province de créer ses propres diffuseurs sans l'approbation du gouvernement du Canada? Quel est l'objet de ce paragraphe?

**M. Edwards:** Je vais consulter notre conseiller juridique, mais je crois que le but de cette disposition est d'assurer que les diffuseurs éducatifs et autres aient une licence. Le seul diffuseur éducatif provincial que je connaisse qui n'a pas de licence à l'heure actuelle est le réseau Knowledge de Colombie-Britannique. Il n'a jamais demandé de licence du CRTC. Ce paragraphe pourrait bien l'obliger à demander une licence, comme d'autres diffuseurs éducatifs provinciaux l'ont fait.

**Mme Elizabeth Gilhooley, conseillère juridique, ministère des Communications:** J'ajouterai tout simplement qu'une disposition de ce genre est maintenant la règle dans tout nouveau projet de loi, car la question s'est très souvent posée de savoir si la Couronne du chef d'une province est liée par une mesure législative donnée. Cette disposition précise qu'il en est bien ainsi.

**Le sénateur Graham:** Je constate que l'article 50, paragraphe 2, dispose que le conseil d'administration tient un mini-

[Text]

A director may, subject to the by-laws of the Corporation, participate in a meeting of the Board or a committee of directors by means of such telephone or other communication facilities as permit all persons participating in the meeting to hear each other, and a director who participates in such a meeting by those means is deemed for the purposes of this Part to be present at the meeting.

Can you explain the purpose of that particular clause? Is that to ensure that directors receive the appropriate remuneration whether or not they happen to be physically at the meeting or whether they are in some other part of the country?

The other point I would like to have clarified is whether or not a meeting by telephone would constitute, for the purposes of living up to the act, one of the meetings that must be held at least six times in each year.

**Mr. Edwards:** I believe it would. I would defer to Miss Gilhooley on that question but I do see her nodding affirmatively.

With reference to your question as to why the provision is in the bill, I think it reflects the reality of our geography and the fact that there is a conscious effort on the part of this government, and of previous governments, to recruit the very best people available for the CBC board. From time to time it would be difficult, and occasionally impossible, for one or another member of that board to be present.

I detect some concern in your question, but I would think that the kind of people, such as Mr. Watson, who is the chairman designate of the board, and the others who have been appointed to the board and who will be appointed to the board, will not be the sort of people who would telephone in in order to collect the money. I think they are much more committed Canadians than that.

**Senator Graham:** Just to pursue this a step further: if, as counsel has indicated, and as the witness has indicated, a meeting by telephone would constitute one of the six meetings to be held each year, what would prevent all six meetings being held by telephone?

**Mr. Edwards:** I think common sense would prevent that. I do not think any board which met in such a manner would be very productive although I can envisage, in an emergency situation, the calling of a full board meeting by telephone to meet a special set of circumstances. I think that is not impossible. However, to have all six board meetings held in such a fashion would not meet the requirements, which I am sure Senator Graham is familiar with, of a board and the personal interaction that is required for a board meeting to go well.

**Senator Graham:** Is there nothing in the act to safeguard against that type of situation.

**Mr. Edwards:** No, other than common sense and good business practice.

**Senator Stewart:** I have a subordinate question. Is it not rather dangerous for Parliament to rely on common sense? I can give examples, which would bore some of my colleagues, of

[Traduction]

mum de six réunions par an; puis le paragraphe (3) se lit comme suit:

Sous réserve des règlements administratifs, les administrateurs peuvent participer à une réunion du conseil d'administration ou d'un de ses comités par tout moyen technique, notamment le téléphone, permettant à tous les participants de communiquer oralement entre eux; ils sont alors censés, pour l'application de la présente partie, assister à la réunion.

Pouvez-vous nous expliquer l'objet de cette disposition? S'agit-il d'assurer que les administrateurs soient rémunérés mêmes s'ils ne sont pas physiquement présents à la réunion ou s'ils sont dans une autre région du pays?

Je voudrais également que vous précisiez si une réunion par téléphone constitue, aux fins du respect de la loi, une des réunions qui doivent être tenues au moins six fois par année.

**M. Edwards:** Je crois que oui, mais je me fierai au jugement de M<sup>me</sup> Gilhooley sur cette question; je vois qu'elle est d'accord.

Quant à votre question sur la justification de cette disposition, je crois qu'elle reflète la réalité géographique et le fait qu'il y a un effort conscient de la part de ce gouvernement, et des gouvernements antérieurs, pour recruter les meilleurs candidats possibles pour le conseil d'administration de Radio-Canada. Il serait à l'occasion difficile, et parfois impossible, que l'un ou l'autre des administrateurs soit présent.

Je perçois une certaine inquiétude dans votre question, mais j'estime que des gens comme M. Watson, président désigné du conseil, ainsi que les autres qui ont été nommés au conseil ou qui le seront plus tard, ne sont pas du genre à téléphoner pour mériter leur jeton de présence. J'estime que ce sont des Canadiens beaucoup plus dévoués que cela.

**Le sénateur Graham:** Pour pousser la chose un peu plus loin, si, comme la conseillère juridique et le témoin l'ont déclaré, une réunion par téléphone constituait l'une des six réunions qui doivent être tenues chaque année, qu'est-ce qui empêcherait de tenir toutes les réunions par téléphone?

**M. Edwards:** Je crois que c'est le bon sens qui empêcherait cela. Je ne crois pas qu'un conseil qui se réunirait de la sorte serait très productif, bien que je puisse concevoir, en cas d'urgence, qu'on convoque une réunion de l'ensemble du conseil par téléphone en raison de circonstances particulières. Je crois que ça n'est pas impossible. Toutefois, si les six réunions du conseil se tenaient ainsi, cela ne permettrait pas l'interaction personnelle ni les autres exigences, que le sénateur Graham connaît bien, j'en suis sûr, et qui sont nécessaires à la bonne marche de la réunion.

**Le sénateur Graham:** Rien dans la loi n'empêche une situation de ce genre.

**M. Edwards:** Non, rien d'autre que le bon sens et de saines pratiques commerciales.

**Le sénateur Stewart:** J'aurais une question accessoire. N'est-il pas assez dangereux pour le Parlement de s'en remettre au bon sens? Je pourrais mentionner des exemples, qui

*[Text]*

situations in which the government has said, «We know what the witness said when this bill was before Parliament but the law is what the words of the statute say and those words alone are our guide.» I just wonder how good legislative practice it is to say, «The words of the bill as supplemented by common sense.» That does not give much guidance to a court, does it?

**The Chairman:** I would like to ask Miss Gilhooley a question. In the last number of years it has been common practice for resolutions of corporations to have directors' meetings by telephone and invariably it has turned out that instead of six meetings or four meetings a year, whatever the corporation requires, these telephone conferences of board members supplement other meetings. There ends up being 14 meetings a year, if you include the six physically and the others. Could you comment on corporate practice?

**Ms. Gilhooley:** Yes. That is definitely the case. I have just a couple of additional comments. Again, this is one of those provisions that is often included in bills now. It is a recognition of the state of our technology. I just this morning attended a video conference where our department linked up with our Moncton office, and we could see the other participants as well as hear them. We have to recognize that we are in an age where very legitimate meetings can be held through technical means which were never anticipated. This type of provision is regularly put into bills for exactly that reason, in order to help the directors in fulfilling the statutory or corporate requirements of meetings and to facilitate any further meetings that are necessary.

**Mr. Edwards:** If I could respond a little more fully to Senator Stewart's question, I think there are elements of our law which depend on a test of what a reasonable person would do. Therefore, there is built into our law some kind of a common-sense test as well. This is a permissive clause, and it in no way encourages or impels the board of the corporation to use teleconferencing.

**Senator Stewart:** Well, Mr. Chairman, I do not want to be difficult on this point, but I do not think we should assume that common sense assures that all or most of the six meetings will take place in what used to be the normal way. Let us recognize the fact that we may well be providing, by this bill, that most or all of these meetings will take place by the new techniques which have been recommended to us here this afternoon. Let us face that. That may well be what we are doing. It may be a good thing, but let us not pretend we are doing something else.

**Senator Graham:** Could I just ask another question with respect to the CRTC? Under this bill the number of full-time commissioners would be increased from nine to 13, the number of part-time commissioners would be reduced from 10 to six, and the length of tenure for full-time commissioners would be changed from seven to five years. Can you explain the rationale behind those particular changes?

*[Traduction]*

ennuieraient certains de mes collègues, de cas où le gouvernement a dit: «Nous savons ce que le témoin a dit lorsque ce projet de loi a été étudié par le Parlement, mais c'est le libellé de la loi qui a force de loi, et ce libellé est notre seul guide.» Je me demande si c'est une bonne pratique législative de dire: «Le libellé du projet de loi, complété par le bon sens.» Cela ne donne guère d'orientation à un tribunal, n'est-ce pas?

**Le président:** J'aurais une question à poser à M<sup>me</sup> Gilhooley. Depuis quelques années, il est très fréquent pour les sociétés de tenir des réunions du conseil d'administration par téléphone; chaque fois il s'avère qu'au lieu de remplacer les six ou les quatre réunions obligatoires de l'année, ces conférences téléphoniques des administrateurs s'ajoutent aux autres réunions. Il finit par y avoir 14 réunions par année, soit les six réunions en personne et les autres. Pourriez-vous nous parler de la pratique des sociétés commerciales?

**Mme Gilhooley:** Oui. C'est précisément ce qui se passe. J'aurais quelques remarques à ajouter. C'est là une de ces dispositions que l'on trouve souvent dans les projets de loi maintenant. C'est la reconnaissance de l'état de notre technologie. Ce matin j'ai assisté à une conférence vidéo reliant notre ministère et notre bureau de Moncton; nous pouvions voir les autres participants aussi bien que les entendre. Il nous faut reconnaître que nous vivons à une époque où des réunions tout à fait légitimes peuvent se tenir par des moyens techniques qu'on n'avait jamais prévu. Ce genre de disposition figure régulièrement dans les projets de loi précisément pour cette raison, afin d'aider les administrateurs à se conformer aux exigences en ce qui concerne les réunions et de faciliter toute réunion supplémentaire qui pourrait s'avérer nécessaire.

**M. Edwards:** Si je peux me permettre de répondre un peu plus complètement à la question du sénateur Stewart, j'estime qu'il y a des éléments de notre droit qui dépendent du critère de ce que ferait une personne raisonnable. Notre droit comporte donc une sorte de critère du bon sens. Il s'agit d'une disposition permissive qui n'encourage ni ne pousse nullement le conseil d'administration à utiliser les télé-conférences.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, je ne voudrais pas m'entêter sur ce point, mais je ne crois pas que nous devrions supposer que le bon sens assure que la totalité ou la majorité des six réunions auront lieu de la façon qui était autrefois normale. Il nous faut reconnaître le fait qu'il se pourrait que par ce projet de loi, nous disposions que la majorité ou la totalité de ces réunions auront lieu au moyen des nouvelles techniques qui nous ont été recommandées ici cet après-midi. Il nous faut regarder cette possibilité en face. Il se pourrait bien que cela soit exactement ce que nous faisons. C'est peut-être une bonne chose, mais ne faisons pas semblant de faire autre chose.

**Le sénateur Graham:** Puis-je poser une autre question portant sur le CRTC? Aux termes de ce projet de loi, le nombre de membres à plein temps serait porté de neuf à treize, le nombre de membres à temps partiel serait réduit de dix à six et la durée du mandat des membres à plein temps passerait de sept à cinq ans. Pouvez-vous expliquer la raison d'être de ces changements?

[Text]

**Mr. Edwards:** Yes. The term of office being five years tends to coincide with the practice of appointments to other boards and agencies of a regulatory nature. The increase in the complement of full-time commissioners relates to another provision in the bill which would provide for regional commissioners to be located in various parts of the country, who would then, one hopes, be more sensitive to regional and local concerns. The situation with the larger number of part-time commissioners, which has been the case since 1968, was designed to provide that sort of regional input; however, with full-time commissioners located in various parts of the country, it is contemplated that that objective will be better carried out.

**Senator Graham:** Could you explain how each region of the country is guaranteed that it will be represented?

**Mr. Edwards:** There is no provision in the bill that each region or each province will be represented. Some of the concerns will be peculiar to the time at which the appointment is made, and I will illustrate that. These commissioners, as I am sure senators appreciate, are responsible for regulating telecommunications as well as broadcasting, and in the wake of the decision of the Supreme Court of Canada in August of 1989, which found that a number of provincial telephone companies were under CRTC jurisdiction, there will need to be some regional sensitivity to the needs of particular provinces. For example, Alberta Government Telephones, which by virtue of its recent privatization would have come under CRTC jurisdiction in spite of the fact that it was previously a Crown Corporation, would, during the transition period at least, perhaps appropriately require a regional commissioner in Edmonton to oversee the rate filings and the activities of the commission in that particular jurisdiction. It is quite probable that a commissioner would be appointed in Halifax because Maritime Tel is now under federal jurisdiction as well.

**Senator Graham:** You say appointed in Halifax.

**Mr. Edwards:** The likely location of the commissioner would be Halifax, yes.

**Senator Graham:** Not Sydney?

**Mr. Edwards:** Well, senator, many of these things are open to negotiation, but I am not sure that I am empowered to negotiate with you today.

**Senator Graham:** We could have used a commissioner in Sydney recently when the CBC outlet there was closed down unceremoniously. However, that is for another time.

Can you explain how the decisions are written at the present time, and take us through the proposed changes with respect to how commissioners will participate in the writing of decisions?

**The Chairman:** Are you discussing «he who hears decides»?

**Mr. Edwards:** Yes. I believe that is what the senator was getting at.

**The Chairman:** All right.

**Mr. Edwards:** Just generally, by way of introduction, the present practice is that the decisions are arrived at in a colle-

[Traduction]

**M. Edwards:** Oui. Un mandat de cinq ans tend à coïncider avec la pratique des autres conseils et commissions à caractère réglementaire. L'augmentation du nombre des membres à plein temps est liée à une autre disposition du projet de loi qui prévoit que des membres régionaux seront situés dans diverses régions du pays, ce qui leur permettrait de mieux tenir compte des préoccupations régionales et locales. Il y avait depuis 1968 un grand nombre de membres à temps partiel qui assuraient cette participation régionale; maintenant, avec des membres à plein temps dans diverses parties du pays, cela devrait permettre de mieux réaliser cet objectif.

**Le sénateur Graham:** Pourriez-vous expliquer comment est garantie la représentation de chaque région du pays?

**M. Edwards:** Le projet de loi ne comporte aucune disposition prévoyant la représentation de chaque région ou de chaque province. Certaines des préoccupations seront particulières au moment de la nomination; j'en donnerai un exemple. Ces membres, comme les sénateurs le comprennent bien, j'en suis sûr, sont chargés de réglementer les télécommunications aussi bien que la diffusion; à la suite de l'arrêt rendu en août 1989 par la Cour suprême statuant qu'un certain nombre de compagnies provinciales de téléphone relevaient de la compétence du CRTC, il faudra tenir compte des besoins des diverses provinces. Par exemple, l'*Alberta Government Telephones*, qui en raison de sa récente privatisation aurait relevé au CRTC en dépit du fait qu'il s'agissait autre fois d'une société d'État, aurait peut-être besoin, au moins au cours de la période de transition, d'un commissaire régional à Edmonton pour surveiller le dépôt des tarifs et les activités de la Commission dans cette province. Il est très probable qu'un membre sera nommé à Halifax, parce que *Maritime Tel* relève maintenant aussi de la compétence fédérale.

**Le sénateur Graham:** Vous dites nommé à Halifax.

**M. Edwards:** Il est probable que le membre serait à Halifax, oui.

**Le sénateur Graham:** Pas à Sydney?

**M. Edwards:** Eh bien, sénateur, bon nombre de ces choses peuvent faire l'objet de négociations, mais je ne suis pas certain d'être autorisé à négocier avec vous aujourd'hui.

**Le sénateur Graham:** Nous aurions eu besoin d'un membre à Sydney dernièrement lorsque la station de Radio-Canada a été fermée sans ménagement. Toutefois, cela peut attendre à plus tard.

Pouvez-vous expliquer comment les décisions sont rédigées à l'heure actuelle et nous présenter les changements proposés quant à la façon dont les commissaires participeront à la rédaction des décisions?

**Le président:** Est-ce que vous parlez du principe selon lequel les enquêteurs décident?

**M. Edwards:** Oui. Je crois que c'est là que le sénateur voulait en venir.

**Le président:** D'accord.

**M. Edwards:** Je dirai en guise d'introduction que la pratique actuelle est de prendre les décisions de façon collégiale, c'est-à-

[Text]

gial way, that is by participation of the full commission. Therefore, one might have participating in a decision a part-time member of the commission who had not been at the hearing and who, apart from the transcripts that are available and the advice of the officials of the commission, would not have much experience or knowledge of the particular case. That is putting it in the extreme. The idea of «they who hear decide», which I think is a common practice in virtually all federal tribunals today, is regarded as a more preferable way of proceeding so that those who have heard the case actually decide the case. However, the chairman is provided with a good deal of flexibility if he wishes to maintain collegial continuity, a sense of consistency, in that he can, if it is an issue that has full, national implications, designate that the panel that will hear the issue will be a full panel involving all or a large number of the commissioners.

I think Ms. Gilhooley and Mr. Helm could comment further.

**Mr. Michael Helm, Director-General, Broadcasting, Department of Communications:** I think that was a pretty good description. The one additional point I would draw to your attention is that with the decision-making model proposed in this bill, «those who hear decide», while Mr. Edwards correctly said that it is just the people who sit at the hearing and actually hear the evidence who then have a vote on the matter, there is another clause built in to ensure some consistency of interpretation of the policy section of the bill, and that is a requirement that, after the panel members have heard the evidence, they then go back and consult with the other full-time commissioners. The other commissioners will not vote but they will be consulted. The panel would presumably indicate that they have heard the evidence and, in their opinion, they are leaning towards a certain decision, and they could ask if there were other policy implications that they might not be aware of. The other full-time commissioners could then volunteer their opinions as to what the policy implications might be. The panel members would then weigh that and make the final decision.

There is some jurisprudence on this that Ms. Gilhooley can speak to.

**Ms. Gilhooley:** Last year the Supreme Court of Canada issued a decision which showed that the thinking in the bill is on all fours with the Supreme Court of Canada's current view. That related to a case involving Consolidated Bathurst and the Public Service Staff Relations Board, a case which was discussed by the full panel, but the decision had actually been made by a smaller panel. Basically, the Supreme Court of Canada held that the decision was properly made because the full board only looked at the ramifications and not the actual facts. It ruled that it is up to the panel hearing the case to make a decision on the actual facts.

Interestingly enough, that was concurred in by Mr. Justice Sopinka in his decision, which decision also mentioned Bill C-30, which was then before a committee of the House of Commons. Mr. Justice Sopinka indicated that this is the right way to go. So I think it is of interest to note that we are following similar reasoning.

[Traduction]

dire avec la participation de l'ensemble du Conseil. Ainsi, un membre à temps partiel, qui n'aurait pas été à l'audition et qui n'aurait guère d'expérience ni de connaissance de l'affaire, si ce n'est à partir des transcriptions et des conseils des fonctionnaires du Conseil, pourrait participer à la décision. C'est là un cas extrême. Le principe selon lequel les enquêteurs décident, qui est je crois une pratique commune de presque tous les tribunaux fédéraux de nos jours, semble une meilleure façon de procéder, de sorte que ce sont ceux qui ont entendu la cause qui prennent effectivement la décision. Cependant, le président jouit de beaucoup de latitude s'il désire maintenir la continuité collégiale, un sentiment de cohérence, car il peut, dans le cas d'une question qui a des répercussions nationales, décider que la cause sera entendue par un jury complet comprenant la totalité ou la grande majorité des membres.

Je crois que Mme Gilhooley et M. Helm pourraient ajouter d'autres détails.

**M. Michael Helm, directeur de la diffusion, ministère des Communications:** Je crois que c'était là une assez bonne description. J'aimerais toutefois attirer votre attention sur un autre point. Selon le modèle décisionnel proposé dans le projet de loi, c'est-à-dire que ce sont ceux qui entendent qui décident, M. Edwards a eu raison de dire que ce sont uniquement les personnes qui siègent à l'audition et entendent effectivement les témoignages qui ont le droit de vote sur la question; toutefois une autre disposition vise à assurer une certaine uniformité d'interprétation de la section du projet de loi concernant la politique. Une fois que les membres du jury ont entendu la preuve, ils consultent les autres membres à plein temps. Ceux-ci ne voteront pas, mais ils seront consultés. J'imagine que les membres du jury déclareraient qu'ils ont entendu les témoignages et, qu'à leur avis, ils penchent vers une certaine décision, et ils pourraient demander s'il existe d'autres répercussions qui leur échappent. Les autres membres à plein temps pourraient alors donner leur avis. Les membres du jury pourraient alors peser cette opinion et rendre la décision définitive.

Il existe à cet égard certains précédents dont M<sup>me</sup> Gilhooley peut parler.

**Mme Gilhooley:** L'an dernier, la Cour suprême du Canada a rendu un arrêt qui montre bien que l'intention du projet de loi est conforme à l'opinion actuelle de la Cour suprême du Canada. Il s'agissait d'une affaire impliquant la Consolidated Bathurst et la Commission des relations de travail dans la Fonction publique; la cause a été discutée par l'ensemble de la commission, mais la décision a en fait été prise par un jury restreint. Essentiellement, la Cour suprême du Canada a statué que la décision a été prise correctement, car l'ensemble de la commission a uniquement étudié les répercussions et non les faits eux-mêmes. La cour a jugé que c'est au jury qui entend la cause qu'il revient de se prononcer.

Fait intéressant, la décision du juge Sopinka allait également dans ce sens, et cette décision mentionnait également le projet de loi C-30, qui était alors devant un comité de la Chambre des communes. M. le juge Sopinka a déclaré que c'était la bonne façon de procéder. Je crois donc qu'il est inté-

[Text]

**The Chairman:** Let us take the case of a panel consisting of three members going to Winnipeg, hearing a case and coming back to Ottawa and handing down a unanimous decision. Is there any way the full board could overrule that decision? I understand that can only take place if there are broad inconsistencies.

What was the situation in Toronto?

**Mr. Edwards:** I think the Toronto situation was the one that persuaded Mr. Spicer, the former chairman, to change his mind on the issue. I am not familiar with how the voting went within the commission on that matter, but the view the chairman had—and he favoured one of the local Toronto outlets in his dissenting opinion—was that had the principle under which the panel had been operating in Toronto been in effect, the commissioners would have found in favour of the Toronto application, but they did not.

**Senator Davey:** Mr. Edwards, I thank you for appearing before the committee. I am aware of your interest and knowledge of broadcasting. I have many questions, some of which follow from Senator Graham's, but for now I should like to change direction, if I may, and ask you something about private broadcasters.

It has been my observation over many years that things are getting worse instead of better, and that private broadcasting in Canada has far too many commercials, is far too American and draws substantially on the lowest common denominator programming. I wonder if you could agree with that analysis.

Could you also tell us what exactly the bill does respecting those particular problems? I apologize for asking such a sweeping question.

**Mr. Edwards:** But it is a pertinent question and one that goes to the heart of our system.

I am rather humbled to be here with you because of your extensive experience in the industry and your knowledge of the industry. I read your comments during second reading debate in the Senate, and I think the criticisms you detailed were valid, and have always been valid. However, I submit that there are reasons to think they are less valid today than a decade ago. I will briefly explain what I mean.

At its hearings, the CRTC is now extracting, when there is a major transaction having to do with broadcasting licences or licence renewals, fairly stiff commitments from broadcasters as to what they will do in the field of Canadian programming, more specifically Canadian drama, and broadcasters have been complying. I can cite a couple of examples.

*Bye-Bye Blues*, an outstanding film produced by an Edmontonian, is recognized as one of the outstanding Canadian films over the past few years. That came about as a result of the confluence of such a licensing commitment made by the originating broadcaster and the initiatives of Telefilm Canada.

[Traduction]

ressant de signaler que nous adoptons un raisonnement semblable.

**Le président:** Prenons le cas d'un jury de trois membres qui se rend entendre une cause à Winnipeg et revient à Ottawa pour rendre une décision unanime. Est-il possible que l'ensemble du Conseil renverse cette décision? Je crois savoir que cela ne peut se produire qu'en cas de contradictions importantes.

Quelle était la situation à Toronto?

**M. Edwards:** Je crois que c'est la situation de Toronto qui a poussé M. Spicer, l'ancien président, à changer d'idée à cet égard. Je ne sais pas comment le vote s'est déroulé au sein du conseil à cet égard, mais selon le président—et il était en faveur d'une des stations locales de Toronto dans son opinion dissidente—si le principe d'après lequel fonctionnait le jury à Toronto avait été en vigueur, les membres du conseil auraient accueilli la demande de Toronto, mais ils ne l'ont pas fait.

**Le sénateur Davey:** Monsieur Edwards, je vous remercie de comparaître devant le comité. Je suis au courant de votre intérêt pour la radiodiffusion et de vos connaissances dans ce domaine. J'ai plusieurs questions à poser, dont certaines découlent de celles du sénateur Graham, mais pour l'instant j'aimerais changer d'orientation, si je le puis, et vous interroger sur les diffuseurs privés.

Je constate depuis de longues années que les choses empirent au lieu de s'améliorer et que la diffusion privée au Canada compte beaucoup trop de publicité, est beaucoup trop américanisée et fonde essentiellement sa programmation sur le plus petit dénominateur commun. Êtes-vous d'accord avec moi?

Pourriez-vous nous dire exactement ce que fait le projet de loi à l'égard de ces problèmes? Je m'excuse de vous poser une question d'une portée aussi vaste.

**M. Edwards:** Mais c'est une question pertinente et qui porte directement sur l'essentiel de notre système.

J'éprouve un sentiment d'humilité à me trouver ici avec vous, car vous avez une très longue expérience et une immense connaissance de l'industrie. J'ai lu vos remarques au cours du débat en seconde lecture au Sénat, et je crois que les critiques que vous avez mentionnées étaient valides et l'on toujours été. Toutefois, je soutiens qu'il y a des motifs de croire qu'elles le sont moins aujourd'hui qu'il y a peut-être une décennie. Je précise brièvement.

Lors de ses audiences, le CRTC exige maintenant, en cas de transaction majeure portant sur une licence de radiodiffusion ou sur le renouvellement d'une licence, un engagement assez rigoureux de la part des radiodiffuseurs quant à ce qu'ils feront dans le domaine de la programmation canadienne, plus particulièrement des productions dramatiques canadiennes, et les diffuseurs respectent ces engagements. Je peux mentionner quelques exemples.

*Bye-Bye Blues*, film de grande qualité produit par un citoyen d'Edmonton, est reconnu comme l'un des meilleurs films canadiens des dernières années. Ce film est le résultat d'un engagement de ce genre pris par le diffuseur d'origine et des initiatives de Telefilm Canada.

[Text]

The second point I wish to make is that through the efforts of Telefilm Canada, and its broadcast fund, which can only be triggered by a broadcaster, public or private, many distinguished Canadian dramas for television have been produced, some of which have gone into theatres and to video stores for the rental market. A consortium of five private western broadcasters has made commitments in the tens of millions of dollars over a period of five years for the production of Canadian drama.

It is true that American programming is the workhorse that drives this effort, because without the profits that can be generated by mass audience programming and the sale of advertising attached thereto, there is not going to be any funding in the private market to produce Canadian material. However, Canadian material has now reached a level of excellence that truly does draw audiences of its own and can thus attract substantial commercial revenue as well. So, over time we are coming to a development of Canadian excellence that might not have been contemplated ten years ago, largely through the efforts of the CRTC.

You ask what is in the bill that will improve the situation. I think it was Mr. Spicer who said that the commission had perhaps in some respects a shorter leash as a result of this bill but had sharper teeth. The penalties for noncompliance by broadcasters on their licence obligations are considerably stiffer in light of this bill than they were heretofore.

**Senator Davey:** That is an encouraging response. I hope you are right. I basically feel that this is necessary.

You made reference to «a decade ago», and I would like to make an observation, which is not in any sense partisan, although it may seem so. I can assure you that a decade ago when Mr. Trudeau, who was then Prime Minister, did a year-end program on CBC and CTV there were absolutely no commercials. A few weeks ago I watched Prime Minister Mulroney giving a Christmas interview on CTV. I counted 20 commercials during that interview, one, for heaven's sake, about a toilet bowl cleaner. There were five separate interruptions, and I don't believe that is the way the Prime Minister of Canada should be treated by private broadcasters, the CBC or anyone else. Surely there could have been one hour of questions without commercials. I thought that was reprehensible. I am not being partisan at all—on the contrary. I think it was disgraceful that the Prime Minister of Canada had to endure that.

**Mr. Edwards:** For clarification, Senator Davey, was that interview conducted by Pamela Wallin and Craig Oliver?

**Senator Davey:** Yes. I saw it in Toronto, but I am not sure whether it was on CFTO or on the network.

**Mr. Edwards:** Mr. Chairman and Senator Davey, I saw that broadcast. I must have become woefully conditioned to commercial interruptions because I was not aware of any of them.

**Senator Davey:** I belong to a different party, and I was terribly aware.

[Traduction]

Deuxièmement, à la suite des efforts de Telefilm Canada et de son fonds de radiodiffusion, qui ne peut être engagé que par un diffuseur, public ou privé, bon nombre de productions dramatiques de qualité ont été produites pour la télévision canadienne, dont certaines ont été distribuées en salle et dans les magasins vidéos pour le marché de location. Un consortium de cinq diffuseurs privés de l'Ouest s'est engagé à consacrer des dizaines de millions de dollars sur cinq ans pour des productions dramatiques canadiennes.

Il est vrai que la programmation américaine est la locomotive de cet effort, car sans les bénéfices que peut générer la programmation de masse et la vente de la publicité qu'elle comporte, le marché privé n'aurait pas les fonds pour produire des œuvres canadiennes. Cependant, les œuvres canadiennes ont maintenant atteint un niveau d'excellence suffisant pour attirer leur propre auditoire et donc aussi des recettes commerciales substantielles. Ainsi, avec le temps, nous en arrivons à un niveau d'excellence qu'on n'aurait peut-être pas pu envisager il y a 10 ans, surtout grâce aux efforts du CRTC.

Vous demandez quels éléments du projet de loi amélioreront la situation. Je crois que c'est M. Spicer qui a déclaré que le projet de loi donnait au conseil peut-être moins de latitude, mais plus de moyens. Les sanctions auxquelles s'exposent les diffuseurs qui ne respectent pas les obligations de leur licence sont beaucoup plus sévères aux termes de ce projet de loi qu'auparavant.

**Le sénateur Davey:** C'est là une réponse encourageante. J'espère que vous avez raison. J'estime que c'est nécessaire.

Vous avez dit «il y a 10 ans», et j'aimerais faire une remarque qui n'est nullement partisane, bien qu'elle puisse le sembler. Je peux vous assurer qu'il y a 10 ans lorsque M. Trudeau, qui était alors Premier ministre, est passé au cours d'un programme de fin d'année à Radio-Canada et à CTV, il n'y avait absolument pas de publicité. Il y a quelques semaines, j'ai regardé le Premier ministre Mulroney donner une interview de Noël à CTV. J'ai compté 20 réclames pendant l'entrevue, même une pour un nettoyeur de toilettes. Il y a eu cinq interruptions distinctes, et je ne crois pas que c'est ainsi que les diffuseurs privés, Radio-Canada ou quiconque devraient traiter le Premier ministre du Canada. Il y avait sûrement moyen de présenter une heure de questions sans publicité. J'ai trouvé cette façon de faire répréhensible. Je ne suis nullement partisan, bien au contraire. J'estime qu'il était inconvenant pour le Premier ministre du Canada de devoir endurer cela.

**M. Edwards:** Pour plus de précisions, sénateur Davey, est-ce que cette entrevue était dirigée par Pamela Wallin et Craig Oliver?

**Le sénateur Davey:** Oui, Je l'ai vue à Toronto, mais je ne sais si c'était à CFTO ou au réseau.

**M. Edwards:** Monsieur le président et sénateur Davey, j'ai vu cette émission et je dois être terriblement conditionné aux interruptions commerciales, car je n'en ai pas eu conscience.

**Le sénateur Davey:** J'appartiens à un autre parti, et j'en étais terriblement conscient.

[Text]

**Mr. Edwards:** He is my leader, and if there was a toilet bowl commercial, I would be offended by it.

**Senator Davey:** But you are making my point. We have all become inured to these awful commercials. They have become a fact of our life and their numbers are increasing. We are going to have a commercial in the middle of the Gulf War. The situation is not good.

**Mr. Edwards:** I suppose, Senator Davey, if we are inured and if we do not notice a commercial, it will not have much value for the advertiser, which will inevitably strangle in its own misfortune.

**Senator Davey:** I hope you are right, but I am afraid you are not.

**Senator Stewart:** The American automobile industry proves you are not.

**The Chairman:** Senator Davey, I do not think anyone would accuse your last opinions of being partisan at all. Quite the opposite.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, did you watch the program?

**The Chairman:** I did not see it.

**Senator Atkins:** I did not see it either, but I would like to make another point with respect to Canadian content. I know of one production, *Glory Enough for All*, the story of Banting and Best, which I am sure would not have been aired if there had not been the demand for more Canadian content. This was a private sector initiative supported by Telefilm. It was bought by CBC and made its revenue from international sales.

**Senator Davey:** When you read the bill in some detail, you see constant references to Canadian ideas, Canadian programs and Canadian concepts. Mr. Edwards, we have listened to that for as long as I have been around, and the promises have never been kept. What is going to be different now?

**Mr. Edwards:** With respect, Senator Davey, I think the promises are being kept much better than they were in the past. I would restate the fact that there is much more excellent Canadian programming now compared with a decade ago—and I am not choosing that time period for any political reason, only as an observer of the broadcasting scene. At one time Canadian content was deprecated not in its Canadianness but in many cases because, it was not of a quality that met with wide acceptance. Those days are over, and Canadian content is something we speak of with pride now.

Mr. Chairman, I would be pleased to provide the committee with a list of private and public sector initiatives that have been conducted in the last few years, many with the aid of Telefilm, but also as the result of licensed commitments made by broadcasters, so that the senators could have a survey of what has been done. I do not want to be left at my word. I would like to be backed up, but I do not have the material with me today.

**The Chairman:** Thank you. That would be helpful.

[Traduction]

**M. Edwards:** C'est mon chef, et s'il y avait une réclame pour un nettoyeur de toilettes, j'en serais choqué.

**Le sénateur Davey:** Mais vous me donnez raison. Nous sommes tous endurcis à ces affreuses réclames. Elles sont devenues une réalité de la vie, et leur nombre augmente. Nous allons avoir une publicité en plein milieu de la guerre du Golfe. La situation n'est pas réjouissante.

**M. Edwards:** Je suppose, sénateur Davey, que si nous sommes endurcis et que nous n'avons pas conscience d'une publicité, elle n'aura pas beaucoup de valeur pour l'annonceur, qui finira inévitablement par se noyer dans sa propre infortune.

**Le sénateur Davey:** J'espère que vous avez raison, mais je crains que vous n'ayez tort.

**Le sénateur Stewart:** L'industrie américaine de l'automobile trouve que vous avez tort.

**Le président:** Sénateur Davey, je ne crois pas que personne puisse vous accuser de partisanerie pour vos dernières opinions. Bien au contraire.

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, avez-vous vu l'émission?

**Le président:** Je ne l'ai pas vue.

**Le sénateur Atkins:** Je ne l'ai pas vue moi non plus, mais j'aurais une autre observation à faire en ce qui concerne le contenu canadien. Je suis certain qu'une production, *Glory Enough for All*, l'histoire de Banting et Best, n'aurait pas été diffusée si l'on n'avait pas exigé davantage de contenu canadien. Il s'agissait d'une initiative du secteur privé appuyée par Téléfilm. L'émission a été achetée par Radio-Canada et a tiré ses recettes des ventes internationales.

**Le sénateur Davey:** Si l'on s'arrête aux détails du projet de loi, on constate qu'il est constamment question d'idées canadiennes, d'émissions canadiennes et de concepts canadiens. Monsieur Edwards, on nous parle de cela depuis aussi longtemps que je me souviens, et les promesses n'ont jamais été tenues. Qu'est-ce qui sera différent maintenant?

**M. Edwards:** Sauf le respect que je vous dois, sénateur Davey, j'estime que les promesses sont beaucoup mieux tenues que dans le passé. Je répète qu'il y a beaucoup plus d'émissions canadiennes excellentes maintenant qu'il y a une décennie—et je ne choisis pas cette date pour des raisons politiques, seulement à titre d'observateur de la radiodiffusion. Autrefois, on se plaignait du contenu canadien non pas parce qu'il était canadien mais parce qu'il était trop souvent d'une qualité insuffisante. Cette époque est révolue et le contenu canadien est maintenant quelque chose dont nous pouvons être fiers.

Monsieur le président, je serais heureux de fournir au comité la liste des initiatives du secteur privé et du secteur public qui ont eu lieu au cours des quelques dernières années, souvent avec l'aide de Téléfilm, mais aussi en raison des engagements pris par les radiodiffuseurs comme conditions de leur licence; cela donnerait au sénateur une vue d'ensemble de ce qui s'est fait. Je ne veux pas qu'on me croie sur parole, mais je n'ai pas la documentation ici aujourd'hui.

**Le président:** Merci. Cela serait utile.

[Text]

**Senator Davey:** Because we are competing on the world stage, we have to produce quality work. I think we can do it, but I do not think we have had enough of it. I would love to see the documentation you are talking about.

**Mr. Edwards:** We will never do enough of it, Senator Davey, but we are on our way.

**Senator Chaput-Rolland:** I am sorry to be the only one from Quebec, but, listening to you, monsieur, I have a feeling that I am listening to another network. French Canadian content has been in place for a long time, for which we did not need a law. I will say that I am an unconditional supporter of CBC. I owe them what I am. It may not be much, but it satisfies me. In the past five years, there have been drastic cuts in the budget, most of which have been legitimate, in my opinion. Is it not true that because you have to compete with private television and radio, the more you compete for publicity the less quality you have? Unfortunately, in order to gather more téléspectateurs you lose quality. You spoke with a great deal of pride about the English network, but for years there was an alarming brain drain. I am bewildered when you speak of the upsurge in seeking more Canadian content, because you have more American content now than you did ten years ago. I hope I am wrong. If I am wrong, I will gladly accept your explanation. In my opinion, the CBC is the only institution that links this country together. Therefore, in competing with private networks and the American networks for publicity to fulfill the budget that has been cut, I fear that your Canadian content over the next five years will decrease. If I am wrong, I would welcome your correction.

**Mr. Edwards:** I should have given Quebec examples when I was citing examples of success. One reason I did not is that Quebec, from the beginning, has had tremendous success with Quebec-produced programs. The audience ratings in Montreal, Quebec City and throughout the province of Quebec for Quebec-produced téléromans and other programs far outweigh that of American produced programs. Quebec has shown that excellent programs can be successfully produced in Canada.

Senator, you mentioned the fact that there is more American content available today, and, in a sense, you are absolutely right. If I may take a moment, I would like to examine that. It is true that, among the signals available in this wonderful day of choice of 36 or 40 channels on any given cable system, cumulatively there is more American choice than there was 10 years ago. Within the Canadian channels themselves, in French or in English, there is more Canadian content than there was ten years ago. Naturally, with the licensing of specialty services, there are more American channels available on an optional basis on cable systems than there were ten years ago, but there are also more Canadian specialty services available. All of those services have to meet certain Canadian content obligations.

If we were to consider, for example, TVA or CTV, both of those networks, which are privately owned, are playing more

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** Parce que nous sommes en concurrence à l'échelle mondiale, il nous faut produire des œuvres de qualité. J'estime que nous sommes en mesure de le faire, mais je ne crois pas que nous en ayons fait assez. J'aimerais beaucoup voir la documentation dont vous parlez.

**M. Edwards:** Nous n'en ferons jamais assez, sénateur Davey, mais nous sommes sur la bonne voie.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Je regrette d'être la seule représentante du Québec, mais à vous écouter, monsieur, j'ai l'impression d'entendre un autre réseau. Le contenu canadien français existe depuis longtemps, et aucune loi n'a été nécessaire. Je dirai que j'appui inconditionnellement Radio-Canada. Je lui dois ce que je suis. Ce n'est peut-être pas beaucoup, mais cela me satisfait. Depuis cinq ans, des restrictions budgétaires draconiennes ont eu lieu, dont la plupart étaient selon moi légitimes. N'est-il pas vrai que parce que vous êtes en concurrence avec la télévision et la radio privée, plus vous faites concurrence pour la publicité, moins la qualité est bonne? Malheureusement, pour attirer plus de téléspectateurs, la qualité diminue. Vous avez parlé avec beaucoup de fierté du réseau anglais, mais pendant des années il y a eu un exode alarmant des cerveaux. Je m'étonne que vous parliez d'une recrudescence du contenu canadien, car vous avez maintenant plus de contenu américain qu'il y a 10 ans. J'espère que je me trompe. Si c'est le cas, j'accepterai volontiers votre explication. À mon avis, Radio-Canada est la seule institution qui relie l'ensemble du pays. C'est pourquoi, dans la concurrence avec les réseaux privés et américains pour la publicité qui permettra de combler les coupures budgétaires, je crains que votre contenu canadien ne diminue au cours des cinq prochaines années. Si je me trompe, je serais heureuse que vous me repreniez.

**M. Edwards:** J'aurais dû mentionner des exemples québécois lorsque je donnais des exemples de réussites. Si je ne l'ai pas fait, c'est notamment parce que le Québec, depuis le début, a connu un énorme succès avec les émissions produites au Québec. Les cotes d'écoute à Montréal, à Québec et partout dans la province sont beaucoup plus fortes pour les téléromans et les autres émissions produites au Québec que pour les émissions produites aux États-Unis. Le Québec a démontré qu'il est possible de produire d'excellentes émissions au Canada.

Sénateur, vous avez dit qu'il y a plus de contenu américain offert aujourd'hui, et en un certain sens, vous avez absolument raison. Permettez-moi de me pencher un instant sur cette question. Il est vrai que parmi les signaux dont nous disposons à cet époque bénie où nous pouvons choisir entre 26 ou 40 canaux sur un même réseau de cablodistribution, il y a dans l'ensemble plus de choix américain qu'il n'y en avait il y a 10 ans. Sur les canaux canadiens français ou anglais, le contenu canadien est aujourd'hui plus élevé qu'il ne l'était il y a 10 ans. Bien entendu, à cause de l'octroi de licences pour des services spécialisés, les services de cablodiffusion offrent la possibilité d'accéder à un plus grand nombre de canaux américains qu'il y a 10 ans, mais celui des services spécialisés canadiens est également plus grand. Tous ces services doivent satisfaire à certaines contraintes en matière de contenu canadien.

Prenez, par exemple, deux réseaux privés tels que TVA ou CTV: Le contenu canadien de leur programmation est non seu-

## [Text]

Canadian content today than they were ten years ago. It is better than it was ten years ago, too, because the skills of our producers have improved.

The senator was quite right in saying that there was a terrible talent drain in English language producers. The «Canadian mafia», it was said, ran Hollywood in some senses for a number of years. Some of these people—not all, but some—are coming back to Canada because they now see the professional challenge in the English language production field in this country as being more rewarding than it was before.

On the question of the advertising market and the relationship between dependence on advertising and the quality of programming, I accept Senator Davey's point that if advertising irritates one, then it will detract from the enjoyment of a program. I think it is also fair to say, however, that the skills that are used in producing better programs are now being used in producing better ads. It is certainly not to the advantage of an advertiser to unduly irritate the viewer. The product just will not be bought. But the fact of the matter is that the CBC and the private broadcasters are suffering today because of the shrinking of budgets available in the advertising field. It is for that reason that the Minister of Communications recently appointed a task force to study that phenomenon and to make recommendations. That task force will be reporting at the end of March.

Senators may recall that the demand for such a study was largely made out of Montreal because the private broadcasters in that city are, I think it fair to say, losing large quantities of money.

At the beginning of Senator Chaput-Rolland's question, she touched upon CBC resources. I think it is significant that the major item which caused the CBC shortfall of \$108 million, which was announced in December and dealt with on December 5 by the CBC, was a decline in advertising revenues beyond what was anticipated. It is true that there were provisions of the April 1989 budget which contributed to that \$108 million, but that was a smaller figure than the decline in advertising revenue.

**Senator Davey:** I would like to ask a question about the CBC cuts. I watched Mr. Edwards on CBC *NewsWorld* one evening after the announcement of the cuts and I thought he made a good case out of what I believe was a fairly desperate situation. Could he briefly summarize his position on the cuts?

**Mr. Edwards:** I will try to, Senator Davey. I understand that you will hear from representatives of the CBC tomorrow morning.

**Senator Davey:** Yes, but I am interested in your views.

**Mr. Edwards:** I would like to point out a number of things. One of the many difficulties that the CBC finds itself dealing with is traceable to that wonderful builder of the CBC, J. Alphonse Ouimet, whom I am sure senators knew well. He was an engineer by profession. He carried the CBC mandate out

## [Traduction]

lement plus élevé qu'il y a 10 ans, il est également de meilleure qualité, du fait que nous avons aujourd'hui des producteurs plus compétents.

Le sénateur avait tout à fait raison de dire qu'il y a une terrible hémorragie de talent chez les producteurs de langue anglaise. La «mafia canadienne», a, dit-on contrôlé Hollywood à certains égards pendant un certain nombre d'années. Certains de ces membres—pas tous, mais certains d'entre eux—reviennent au Canada parce qu'ils se sont aperçus que le domaine de la production en langue anglaise au Canada offre maintenant des défis plus intéressants à relever qu'auparavant.

En ce qui concerne le marché de la publicité et le rapport entre la dépendance à l'égard de celle-ci et la qualité de la programmation, je suis d'accord avec le sénateur Davey lorsqu'il dit que si la publicité vous irrite, elle vous empêche de vraiment apprécier un programme. Il faut cependant aussi reconnaître que les talents déployés pour réaliser de meilleurs programmes le sont également pour produire une meilleure publicité. Un annonceur n'a certainement aucun intérêt à irriter indûment le spectateur car c'est le meilleur moyen de ne pas vendre son produit. Il n'en reste pas moins que Radio-Canada et les propriétaires de stations privées souffrent aujourd'hui de la réduction des budgets de publicité. C'est pour cette raison que le ministre des communications a récemment nommé un groupe chargé d'étudier le phénomène et de nous présenter des recommandations. Ce groupe d'étude doit présenter son rapport à la fin de mars.

Les sénateurs se souviendront peut-être que c'est surtout à Montréal que l'on réclamait une telle étude car il faut bien reconnaître que les propriétaires de stations privées de cette ville perdent beaucoup d'argent.

Au début de sa question, le sénateur Chaput-Rolland a parlé des ressources de la Société Radio-Canada. Je crois qu'il est important de noter que la principale cause du déficit de 108 millions de dollars, annoncé en décembre et réglé le 5 décembre par Radio-Canada, tenait à une diminution plus importante que prévue des recettes de publicité. Il est vrai que certaines dispositions du budget d'avril 1989 ont contribué à ce déficit, mais le chiffre correspondant était inférieur à celui de la diminution des recettes de publicité.

**Le sénateur Davey:** J'aimerais poser une question au sujet des coupures imposées au budget de Radio-Canada. Après que celles-ci aient été annoncées, j'ai suivi, un soir le programme *NewsWorld* au cours duquel M. Edwards m'a paru présenter des arguments valables à propos d'une situation qui me semble assez désespérée. Pourrait-il résumer brièvement ce qu'il pense de ces coupures?

**M. Edwards:** Je vais essayer de le faire, sénateur Davey. Vous devez, je crois, entendre des représentants de Radio-Canada, demain matin.

**Le sénateur Davey:** Oui, mais vos vues m'intéressent.

**M. Edwards:** J'aimerais souligner un certain nombre de points. Une des nombreuses difficultés auxquelles Radio-Canada se trouve aujourd'hui confrontée remonte aux mesures prises par ce merveilleux architecte de la Société qu'était J. Alphonse Ouimet, que les sénateurs connaissent certainement

[Text]

very well in seeing to it that there were 1,600 CBC transmitters across the country, radio and television and in two languages. Many of those were low-power receivers and so on, but the country was blanketed with CBC hardware. That was appropriate to its time and appropriate to the resources available to the corporation. Those resources were abundant.

Now, however, we have reached the situation where the technology of today may not be appropriate to that kind of structure. If we consider that the program is the thing and that all the rest is housekeeping, as another distinguished broadcast regulator once said, the fact is that the CBC might be able to do an even better job with fewer hardware resources. However, I will leave that to senators to investigate with the CBC tomorrow.

Another difficulty that arose when the corporation grew almost tenfold in a little over a decade in terms of its payroll was the divided union jurisdiction at the CBC. Those who criticize the corporation for showing up with ten people when CTV could do the job with two people fail to recognize that reality with which the corporation has to grapple. In conversations I had with Mr. Juneau when he was president and chairman of the corporation, that was one of the major difficulties with which he found himself dealing.

**Senator Davey:** I agree with you on that.

**Mr. Edwards:** I think that those of us who are involved in policy matters, including all of those present at this table today, would serve the country well if we somehow came to grips with how public broadcasting can better be distributed across the country. Applebaum and Hébert tried to do this. They made the suggestion that, apart from news and public affairs, all CBC productions should be done in the private sector by independent producers. That was one aspect of things. I am not advocating or rejecting it, but I think it is time for some new thinking on the subject.

I want the CBC to succeed. I worked for the CBC at one time and had the misfortune to be laid off by the corporation, so I have some sympathy for those people who have been put out on the street. But I think that those kinds of misfortunes will stay with us unless we come to grips with modernizing how the CBC gets to the people of Canada.

**Senator Davey:** You seem to be saying that there would have been cuts in any event.

**Mr. Edwards:** Let us be honest about what the cuts are. When defending your own dossier—and I do not fault the CBC for having done this—a cut is a shortfall in what was requested. During the six years from 1984 to 1990, the resources made available to the CBC from parliamentary appropriations, Telefilm Canada and the sale of advertising, increased by 29.9 per cent. That was somewhat better than inflation, which I believe in that same period was 25 or 26 per cent. It was not bad for an age of restraint.

[Traduction]

bien. Il était ingénieur de métier et avait parfaitement exécuté le mandat de la Société en assurant l'implantation de 1,600 émetteurs radio et de télévision, dans les deux langues, dans tout le pays. Une grande partie de ce matériel, qui couvrait l'ensemble du pays, était constituée par des émetteurs de faible puissance, ce qui convenait à l'époque et aux abondantes ressources dont disposait alors la Société.

Nous sommes cependant parvenus au stade où la technologie actuelle ne convient peut-être pas à ce genre de structure. Si nous considérons que ce qui importe, c'est le programme, et que tout le reste n'est qu'une question de cuisine interne comme l'a dit un jour un autre distingué réglementateur de la radiodiffusion, Radio-Canada pourrait faire encore mieux avec moins de ressources en matériel. Je laisserais cependant le soin aux sénateurs de se renseigner demain à ce sujet auprès des représentants de la Société.

Une autre difficulté est apparue lorsque Radio-Canada a vu presque décupler la paie du personnel en un peu plus de 10 ans: C'était la division des responsabilités syndicales à Radio-Canada. Ceux qui critiquent la Société parce qu'elle utilise 10 personnes là où CTV n'en a besoin que de deux, ne tiennent pas compte de certaines réalités auxquelles Radio-Canada est confrontée. Au cours des conversations que j'ai eues avec M. Juneau, qui était alors président de la société, il m'a dit que c'était là une des principales difficultés qu'il avait eu à régler.

**Le sénateur Davey:** Je suis d'accord avec vous sur ce point.

**M. Edwards:** Je crois que ceux d'entre nous qui s'occupent de politique, y compris toutes les personnes présentes à cette table aujourd'hui, rendraient un fier service à notre pays s'ils trouvaient une formule pour assurer une meilleure distribution des programmes publics au Canada. C'est ce que Applebaum et Hébert ont essayé de faire. Ils ont recommandé de réserver les nouvelles et les affaires publiques à Radio-Canada et de laisser faire tout le reste par des producteurs indépendants du secteur privé. C'était une formule possible. Je ne me prononce ni pour ni contre, mais je crois que le moment est venu d'apporter des idées nouvelles sur la question.

Je voudrais que Radio-Canada réussisse. J'y ai travaillé à une certaine époque et j'ai eu le malheur d'être licencié par la Société et je compatis donc avec les personnes qui ont été mises à la rue. Mais je crois que c'est là le genre d'aléas auxquels nous continuerons à être exposés si nous ne trouvons pas un moyen de moderniser les méthodes utilisées par Radio-Canada pour rejoindre les habitants de ce pays.

**Le sénateur Davey:** D'après vous, il y aurait donc eu des coupures, de toute façon.

**M. Edwards:** Quand on parle de coupures, soyons honnêtes. Lorsque vous défendez votre propre dossier—et je ne reproche pas à Radio-Canada de l'avoir fait—une coupure correspond à un montant insuffisant par rapport au crédit demandé. De 1984 à 1990, les ressources dont disposait Radio-Canada grâce aux crédits votés par le Parlement, à Téléfilm Canada et à la vente de publicité, ont augmenté de 29,9 p. 100, ce qui était assez sensiblement supérieur au taux d'inflation qui, à la même époque était, je crois de 25 ou 26 p. 100. Ce n'était pas si mal pour une époque de restrictions.

[Text]

Now CBC and all other broadcasters are having to economize and become leaner operations. I hope that they will be able to do it in such a way that regional programming continues to excel, getting out of the local programming area in television—which, incidentally, is not part of the mandate either in the 1968 act or in this current bill—and better reallocating their resources so that they are dealing with programming and have it as their top priority rather than other priorities which sometimes beset the best of organizations be they public or private. I am speaking of the dead-handed bureaucracy, something we all have to watch out for.

**Senator Davey:** Would you commercialize CBC-Radio?

**Mr. Edwards:** No.

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, I wanted to ask for amplification. Mr. Edwards spoke of less hardware and being better off with less hardware. I am not attempting to initiate a debate. I am only attempting to understand what he meant.

**Mr. Edwards:** Senator Stewart, what I mean is different hardware. To give you the most current example, I would point to CBC *Newsworld*. When CBC *Newsworld* was licensed, it was licensed not with several hundred transmitters across the country, but with a single satellite channel which would then be made available to cable systems through their receiving dishes on the ground. If I am not mistaken, the cost of the transponder that makes that possible is in the area of \$1.5 million per year. If that channel were to be distributed by conventional means, I think it would cost in the area of tens of millions of dollars at least.

**Senator Stewart:** How do you tie that back to your initial comment? I am trying to understand your point about J. Alphonse Ouimet. Are you saying that, as a result of his zeal for good hardware across the country, he committed the CBC to an extensive plant, large parts of which have become obsolete?

**Mr. Edwards:** Sir, I would not say that they are obsolete, but there is now technology available which, if Mr. Ouimet were president today, I am sure he would go satellite to cable if he were initiating new services. What the country is confronting now, and what the Corporation is confronting, is how to reallocate scarce resources. I think if one were to do the exercise, one might find that, if all French and English CBC television services could be made available by satellite-to-cable, substantial savings could be made and those savings could then be ploughed into programming. However, there remains a problem and I do not think I should leave it out. The problem is that not every Canadian is hooked up to a cable system. But direct-to-home satellite technology is virtually at the point now where economically, if one lived in a remote area and was far from a cable system, it would be economical to have a small dish in the attic or attached to a window and the signal could be picked up and connected to the television set. We are vir-

[Traduction]

Aujourd'hui, Radio-Canada et tous les autres radiodiffuseurs sont obligés de faire des économies et de rationaliser leurs opérations. J'espère qu'ils pourront le faire de manière à ce que la programmation régionale continue à exceller, qu'ils abandonnent la programmation locale dans le domaine de la télévision—qui, ceci dit en passant, ne fait pas partie du mandat prévu par la loi de 1968 ou par le projet de loi actuel—et qu'ils assurent une meilleure répartition de leurs ressources de manière à donner la priorité absolue aux programmes plutôt qu'à se préoccuper des autres priorités qui viennent parfois s'imposer aux meilleures organisations, qu'elles soient publiques ou privées. Je parle là des lourdeurs de la bureaucratie, danger auquel nous devons tous être attentifs.

**Le sénateur Davey:** Seriez-vous partisan de la commercialisation des programmes radio de la Société?

**M. Edwards:** Non.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, j'ai demandé des précisions. M. Edwards m'a répondu en disant qu'il était préférable de fonctionner avec moins de matériel. Mon intention n'est pas de lancer un débat. J'essaie simplement de comprendre ce qu'il entend par là.

**M. Edwards:** Sénateur Stewart, c'est d'un genre de matériel différent que je parle. Prenons l'exemple le plus récent, celui de *Newsworld*, le programme de Radio-Canada. Lorsqu'une licence a été accordée pour celui-ci, elle n'a pas été octroyée à plusieurs centaines d'émetteurs dans tout le pays, mais à un seul canal de transmission par satellite qui le relayerait ensuite aux antennes paraboliques réceptrices au sol de systèmes de câblodiffusion. Sauf erreur de ma part, le coût du transpondeur qui permet de le faire est de l'ordre de 1,5 millions de dollars par an. Si ce programme devait être distribué par des méthodes conventionnelles, je crois que cela reviendrait au moins à des dizaines de millions de dollars.

**Le sénateur Stewart:** Comment conciliez-vous cela avec votre remarque initiale? J'essaie de comprendre ce que vous vouliez dire à propos de J. Alphonse Ouimet. Voulez-vous dire qu'à cause de son souci d'implanter du matériel de qualité dans tout le pays, il a placé Radio-Canada dans une situation où une grande partie de ce matériel est devenue désuète?

**M. Edwards:** Je ne dis pas que ce matériel est désuet, mais qu'il existe aujourd'hui une technologie telle que si M. Ouimet était aujourd'hui président, je suis certain qu'il recourrait à la transmission par satellite et par câble s'il lançait de nouveaux services. Ce à quoi la Société, comme notre pays, est aujourd'hui confrontée, c'est à la question de savoir comment reventiler de maigres ressources. Je crois que si l'on s'en donnait la peine, on s'apercevrait que si tous les services de télévision en français et en anglais de la Société pouvaient être transmis par satellite et câble, on pourrait réaliser des économies considérables et que ces économies pourraient ensuite être utilisées pour la programmation. Il reste cependant un problème que je me dois de mentionner: tous les Canadiens ne sont pas reliés à un système de câblodiffusion. Mais la technologie de la réception directe de programmes transmis par satellite est pratiquement arrivée au point où, pour ceux qui vivent dans une région éloignée, loin d'un système de câblodiffusion, il est devenu économique d'avoir une petite antenne paraboli-

[Text]

tually there now and I believe Mr. Racine could elaborate on that technology.

**Mr. Racine:** Yes. In far away regions there are services such as CanCom, which will bring a collection of signals from the more populated centres. As Mr. Edwards mentioned, there are many new satellite-to-cable services. There are also alternatives to the old formula which consisted of having a CBC station in every centre. For the last 30 years there has been a development of private networks and the development of cable community channels. I am sure senators have noticed that no affiliates of CBC were ever cut, they are still all there. What has been cut are CBC stations, but no affiliates were affected. Everywhere the cuts have been implemented groups are popping up and looking at other formulae, either other groups that want to become affiliates or groups that want to establish private television stations administered by a non-profit organization or groups that want to bolster the community channel. There are many new technologies, new alternatives and new choices popping up.

To link that with the question about advertising, I think that is the problem we have now with advertising in Canada. In the last ten years we were confronted with the multiplication of television signals coming from across the border. The conscious answer in Canada was to multiply the number of available services in French, in English, specialized services, pay television and everywhere we could offer Canadian products to ensure that in the multiplicity of available signals there would be Canadian signals and that, based on the law of averages, there would be a chance of hitting a Canadian signal. That was a great success in maintaining Canadian audiences hooked up to Canadian services. It was a particular success in Quebec, but also a success in the rest of Canada.

The direct consequence of multiplying those new services and offering those new alternatives and choices was that the advertising base to support all of this suddenly began to shrink. I must say that in recent years it has shrunk even more and the recession is not helping. There can be new alternatives, new solutions and new technical replacements, but at the same time one must pay a price and this is the price we are paying right now. This is why we have this working group on advertising in Canadian television. We have had success but suddenly we find that the advertising base is shrinking and we have to understand whether it is a temporary phenomena or a structural weakness in our system, whether we have reached the limit of the number of new services that we can offer to Canadians, and whether we should perhaps concentrate more now on quality than quantity.

[Traduction]

que dans son grenier ou sur une fenêtre qui permet de capter le signal et de le transmettre au poste de télévision. Nous en sommes pratiquement là aujourd'hui et je crois que M. Racine pourrait nous apporter quelques précisions sur cette technologie.

**M. Racine:** Oui. Dans les régions éloignées, il y a des services tels que CanCom, capables d'amener un ensemble de signaux provenant de centres plus peuplés. Comme le disait M. Edwards, il existe de nombreux services nouveaux satellite-câble. Il y a aussi d'autres formules que celles qui consistaient autrefois à implanter une station de Radio-Canada dans chaque centre. Au cours de ces 30 dernières années, on a vu se développer des réseaux privés et des réseaux communautaires de câblodiffusion. Je suis certain que les sénateurs ont remarqué qu'aucune station affiliée à Radio-Canada n'a jamais été éliminée, et qu'elles existent encore toutes. Celles qui ont été éliminées ce sont les stations de Radio-Canada, mais aucune station affiliée. Partout où cela s'est produit, des groupes se forment, qui recherchent d'autres formules; il s'agit soit d'autres groupes qui veulent des affiliés ou de groupes qui désirent établir des stations de télévision privées administrées par un organisme sans but lucratif, ou encore des groupes qui veulent étoffer le canal communautaire. Tous les jours, de nouvelles technologies, de nouvelles formules et de nouveaux choix apparaissent.

Venons-en maintenant à la publicité qui est, à mon avis, le problème auquel nous sommes confronté au Canada. Au cours de ces dix dernières années, nous avons vu se multiplier les signaux télévisés en provenance des États-Unis. La réaction raisonnée du Canada a été de multiplier le nombre de services fournis en français, en anglais, de services spécialisés, de télévision payante et d'offrir, partout où nous le pouvions, des produits canadiens, de manière à ce que, dans la multiplicité des signaux accessibles au public, il y en aurait de canadiens et que, selon la loi de la moyenne, il y aurait des chances de tomber sur un signal canadien. Cet effort pour assurer la fidélité des publics de notre pays aux services canadiens a été couronné de succès, en particulier au Québec, mais aussi dans le reste du Canada.

La multiplication de ces nouveaux services et l'offre de ces nouvelles options et choix ont eu pour résultat direct que la base de publicité nécessaire pour appuyer tout cela a soudain commencé à diminuer. Je dois dire qu'au cours de ces dernières années, elle a encore plus diminué et que la récession n'arrange pas les choses. Certes, de nouvelles options, de nouvelles solutions et de nouvelles méthodes sur le plan technique sont possibles, mais il y a un prix à payer pour tout cela, et c'est ce que nous faisons actuellement. C'est la raison pour laquelle nous avons ce groupe chargé d'étudier la publicité à la télévision canadienne. Nous avons remporté des succès mais nous constatons soudain que l'apport publicitaire diminue et ce qu'il nous faut comprendre c'est s'il s'agit d'un phénomène temporaire ou d'une faiblesse structurelle de notre système; il faut que nous découvriions si nous avons atteint le nombre limite de services nouveaux que nous pouvons offrir aux Canadiens, et si nous ne ferions peut-être pas mieux de mettre maintenant plus l'accent sur la qualité que sur la quantité.

[Text]

**The Chairman:** Quite some time ago, Graham Spry, who was a great friend of mine and a name that you will recognize, thought that the advent of cable into Canada was a disaster. He thought that it meant the end of Canadian broadcasting, the CBC, the publicly owned broadcasting system as he saw it. There has been some evidence to indicate that perhaps he had a point. A large number of cable operations were licensed over a comparatively short period, and this had to have had a tremendous effect on conventional broadcasters, including the CBC. Is this part of the financial problem we find ourselves in or was this inevitable?

**Mr. Edwards:** Senator MacDonald, I do not think it is directly connected with cable. It is true that cable offers many more alternatives. If we were still relying on the technology of terrestrially based over-the-air signals with no cable, it would only be the strip along the U.S. border that would be receiving U.S. signals and no one, unless they spent some money on a dish, would be receiving satellite signals. Therefore, cable brings it all to you. It brings the Canadian as well as the American programming and now with TV-Cinq it brings European television to viewers.

I think that CBC television is probably more vital today in many ways than it was back when Mr. Spry made that observation. CBC is distributed by cable. Therefore, the signal quality, just like a private broadcaster signal quality, is improved immensely by cable distribution. It is the fragmentation that Mr. Racine was referring to which I think was the problem. I would not say that it is cable itself that is the cause of the fragmentation. These things are supply driven. There was a U.S. broadcaster, Gordon McLelland, who once said, «Don't ask me what I like in broadcasting unless I have heard it or seen it». When an item becomes available toward a screen by whatever means the tendency of the consumer is to sample it and to go for it. Therefore, the checkpoint has to be the regulator.

We are now faced with the possibility of an international satellite distribution direct to home which could bring upward of 100 channels into North America. The border would not mean very much because the signals would go directly into people's homes without benefit of cable distribution. What do we do? Do we jam it as the Cubans would try to do? Or do we become part of it and make sure that some of those North American channels at least are Canadian?

The CBC has a rather imaginative proposal to turn the tables on this Americanization. It is called the north star proposal. It would put the best of Canadian television on U.S. cable systems. Rather than wringing our hands, as we Canadians tend to do from time to time, we ought to get a little more creative and take the offensive electronically and become part of the world television game.

**Mr. Racine:** I would like to add that one day, perhaps very soon, the cable system may be the salvation of the Canadian

[Traduction]

**Le président:** Il y a un certain temps déjà, Graham Spry, un excellent ami à moi dont vous connaissez certainement le nom pensait, que l'avènement de la câblodiffusion au Canada était une catastrophe. Il pensait que cela allait sonner le glas de la radiodiffusion canadienne, de Radio-Canada, du système de radiodiffusion publique. La situation montre qu'il n'avait peut-être pas tort. Un grand nombre de services de câblodiffusion ont obtenu leur licence en relativement peu de temps et cela a certainement dû avoir un effet profond sur les radiodiffuseurs conventionnels, dont Radio-Canada. Est-ce là un des éléments du problème financier auquel nous sommes confrontés, ou était-ce inévitable?

**M. Edwards:** Sénateur MacDonald, je ne pense pas que ce problème soit directement lié à l'avènement de la câblodiffusion. Il est vrai que celle-ci offre plus de possibilités. Si nous nous en tenions encore à la technologie de la transmission de signaux hertziens, sans câble, à partir de stations terrestres, seule la région qui borde la frontière avec les États-Unis recevrait les signaux américains et personne, à moins d'acheter une antenne parabolique, ne recevrait de signaux par satellite. C'est ce que nous apporte le câble. Il nous apporte les programmes canadiens ainsi qu'américains et maintenant, grâce à TV-Cinq, il nous permet de découvrir la télévision européenne.

Je crois que les programmes de télévision de Radio-Canada sont probablement plus importants aujourd'hui, à bien des égards, qu'ils ne l'étaient à l'époque où M. Spry a fait cette remarque. Les programmes de Radio-Canada sont diffusés par câble. Donc, la qualité des signaux, comme celle des signaux d'un radiodiffuseur privé, est considérablement améliorée par la câblodiffusion. Je crois que le problème tient à la fragmentation dont parlait M. Racine. À mon avis, ce n'est pas le câble lui-même qui en est la cause. Un radiodiffuseur américain, Gordon McLelland, a dit un jour, «ne me demandez pas ce que j'aime dans le domaine de la radiodiffusion, à moins que je ne l'aie déjà entendu ou vu». Lorsque le consommateur peut voir ou entendre quelque chose de nouveau, il a tendance à en faire l'essai. Le point de contrôle doit donc être le réglementateur.

Nous sommes maintenant confrontés à la possibilité de la diffusion directe à domicile par satellite de programmes internationaux, grâce à laquelle il pourrait y avoir une centaine de canaux en Amérique du Nord. La frontière ne signifierait pas grand-chose car les signaux pourraient être directement reçus à domicile, sans passer par le câble. Que faire? Faut-il les brouiller comme les Cubains essaieraient de le faire? Faut-il au contraire entrer dans la partie et s'assurer qu'au moins certains de ces canaux nord-américains sont canadiens?

Radio-Canada a proposé quelque chose d'assez habile pour lutter contre cette américanisation et renverser les rôles. Cela s'appelle la proposition *North Star*. Elle consisterait à faire passer nos meilleurs programmes de télévision sur les systèmes de câblodiffusion américains. Au lieu de nous lamenter vainement, comme les Canadiens ont tendance à le faire de temps à autre, nous ferions bien de faire preuve d'un peu plus d'imagination, de prendre l'offensive sur le plan électronique et d'intervenir sur la scène de la télévision mondiale.

**M. Racine:** Permettez-moi d'ajouter qu'un jour, peut-être bientôt, le système de radiodiffusion canadien sera peut-être

*[Text]*

broadcasting system. As we know it, the Canadian broadcasting system has been shaped by the CRTC and its regulations. Over the years Canadian content provisions have evolved. The CRTC has even limited the amount of advertising one can hear in a one-hour period. Different rules have been established favouring Canadians, such as simultaneous substitution. That means that when one looks at an American program on an American station at the same time it is being broadcast on a Canadian station, the advertising of the Canadian station must be broadcast. All of these measures were taken in order to favour the Canadian system.

With direct broadcasting none of this will be possible. It will be direct to home. All rules will be off unless an alternative can be offered which is a land-based system offering television signals and other services as well. I refer to telephone and perhaps other interactive signals which will allow us to shape our system. There will still have to be an alternative. We could take the direct broadcasting service or the one that will be offered to us with all those Canadian services. There will be a choice. In Europe there is such competition between these two services. There is direct broadcasting and cable. Yet, experience has shown that when direct broadcast services arrive at first there is no cable, and when there is already a cable system there is a very healthy competition between the two services. In Canada, of course, we are very much cabled. If we have good policies to ensure that we maintain our land-based system, providing good services, there will be the possibility of maintaining reasonable competition between these new services, which will be global and not respect any frontier. There will be no problem concerning Canadian or any kind of content.

**Senator Davey:** When would you see all this happening?

**Mr. Racine:** It is already starting. There will be direct broadcast service over Canada within a matter of months.

Also, with respect to telecommunications policy, telecommunications is one part while broadcasting is the other. They will be joined at the hip in the future because the delivery system for broadcasting will probably be exactly the same as for telecommunications. This is why it is said that this bill is technologically neutral. In the future off-air broadcasting will not be the main way to disseminate broadcasting signals. It might be by cable or by other means.

**Senator Atkins:** I think there is another side to that, too. Mr. Edwards spoke about going on the offensive and entering the world television game. There is also the production side to be considered. Canada does not have to take a back seat to anyone in terms of high-level production services. There was a time recently in the last ten years when Canada was competing in that area because of some tax incentives which gave some tremendous opportunities to a number of different services in all parts of the country.

*[Traduction]*

sauvé par le câble. Comme nous le savons, notre système a été structuré par le CRTC et ses règlements. Au fil des années, les dispositions relatives au contenu canadien ont évolué. Le CRTC a même limité la quantité de publicité que l'on peut entendre en l'espace d'une heure. Des règles différentes ont été établies afin de favoriser les Canadiens; c'est notamment le cas de la substitution simultanée. Cela signifie que lorsque l'on regarde un programme américain sur une station américaine en même temps qu'il est présenté par une station canadienne, c'est la publicité de cette dernière station qui y doit être présentée. Toutes ces mesures ont été prises afin de favoriser le système canadien.

La transmission directe rendra tout cela impossible. Elle se fera directement au domicile. Les règlements ne joueront plus, à moins qu'en remplacement, on ne puisse avoir un système terrestre offrant des signaux télévisés ainsi que d'autres services. Je parle là du téléphone et peut-être d'autres signaux interactifs qui nous permettront de structurer notre système. Il faudra qu'il y ait une alternative. Nous pourrions prendre le service de radiodiffusion directe ou celui qui nous sera offert avec tous ces services canadiens. Il y aura donc un choix. En Europe, ces deux services sont en concurrence. Il y a la radiodiffusion directe et le câble. Pourtant, l'expérience a montré que quand les services de radiodiffusion directe arrivent d'abord il n'y a pas de câble, et lorsqu'il y a déjà un système de câble, il y a une concurrence très saine entre les deux services. Au Canada, bien sûr, la câble existe partout. Si nous adoptons de bonnes politiques qui assurent le maintien de notre système terrestre, offrant de bons services, il sera possible de maintenir une concurrence acceptable entre ces deux services qui seront mondiaux et ne respectent aucune frontière. Il n'y aura pas de problème en ce qui concerne le contenu ou autre chose.

**Le sénateur Davey:** Selon vous, quand cela va-t-il se produire?

**M. Racine:** Cela est déjà commencé. Il y aura service de radiodiffusion directe pour tout le Canada dans quelques mois.

N'oublions pas non plus que les télécommunications sont un élément de la politique, et la radiodiffusion un autre. Les deux seront liés à l'avenir car le système de radiodiffusion sera probablement exactement le même que celui de télécommunication. C'est la raison pour laquelle on dit que ce projet de loi est technologiquement neutre. À l'avenir, la radiodiffusion captée en direct ne sera pas la méthode principale de diffusion des signaux. Cela pourrait également se faire par câble ou par d'autres méthodes.

**Le sénateur Atkins:** Je crois qu'il y a également un autre aspect de la question. M. Edwards a parlé de prendre l'offensive et d'entrer dans le jeu mondial de la télévision. Il faut également tenir compte de la production. Sur le plan de la qualité des services de production, le Canada ne doit rien à personne. Récemment, au cours de ces dix dernières années, le Canada a été obligé d'affronter la concurrence dans ce domaine car certains encouragements fiscaux offraient d'extraordinaires possibilités à un certain nombre de services différents partout au pays.

*[Text]*

I am not sure you will be the one to answer my question, Mr. Edwards, but perhaps someone else can. How did we get along without an amended act for so long? How urgent is it?

**Mr. Edwards:** Senator Atkins, that is a good question. In your introductory remarks you mentioned the aggressive approach. I had the interesting experience of being outside the country on vacation a couple of years ago. I was watching HBO, which is one of the pay movie services in the United States. I was astonished at how much Canadian production was being used. When a service has to be programmed 24 hours a day a programmer will look for good production from wherever it can be had. If the people talk a little funny, as we Canadians do from time to time from the American perspective, they will apparently tolerate that.

I will ask Mr. Racine to respond to the question that you pose. There was a cynic by the name of Moses Neimer who said during a round table discussion on the need for a new broadcasting bill and policy, «Why don't you fellows just pass the old act again and put a rider at the bottom which states 'This time we mean it'». To be serious about it, there is a need for a bill that is technologically neutral. There were so many challenges under the current act having to do with such things as satellite services in hotels, the theft of signals, and so on, that there needed to be some technology neutrality. The 1968 act is technology specific which allows more loopholes to present themselves as technology advances.

One of the reasons we are getting letters saying that this bill ought to be passed has to do with the social aspect of the bill. This bill recognizes that Canada has changed over the last 22 years and that broadcasting is at the forefront of reflecting that change. If broadcasting fails to recognize that change and take it into account, such as the fact that we are a multicultural and bilingual society, then Canadians will not have as good an understanding of each other—God knows that this is a problem—as they might otherwise have. This bill goes beyond the portrayal of the changed face of Canadian society.

For the first time in the operations of a Canadian radio and television station, it is required that that reality be reflected as well. If a non-white person is the anchor of a newscast, that is well and fine. That reflects, in part, the changing face of Canadian society. However, if the person writing the script represents a different perspective, then perhaps that anchor person will reflect an old set of Canadian values. We are a society in evolution, and this bill recognizes that.

The bill also takes into account the fact that the CRTC ought to have sharper teeth and more flexibility in its operation. It ought to have the ability to decline to license certain classes of operators if it is appropriate. For example, in your own area of greater Toronto, Senator Atkins, there are many condominiums with broadcasting systems of their own

*[Traduction]*

Je ne suis pas sûr que vous êtes le mieux placé pour répondre à ma question, monsieur Edwards, mais quelqu'un d'autre pourra peut-être le faire. Comment avons-nous réussi à fonctionner aussi longtemps sans modifier la loi? Quelle est l'urgence de cette mesure?

**M. Edwards:** Sénateur Atkins, voilà une excellente question. Vous avez tout à l'heure mentionné une démarche plus agressive. Il y a deux ans, alors que j'étais en vacances aux États-Unis, j'ai vécu une expérience intéressante. J'étais en train de regarder HBO, qui est un des services payants de présentation de films aux États-Unis. J'ai été profondément surpris de voir combien de productions canadiennes étaient utilisées. Lorsqu'un service fonctionne 24 heures par jour, le programmeur doit trouver de bons programmes, d'où qu'ils viennent. Si les gens ont une drôle de façon de parler, comme le font parfois les Canadiens, du moins du point de vue américain, il est apparemment prêt à l'accepter.

Je demanderai à M. Racine de répondre à votre question. Un certain cynique du nom de Moses Neimer a dit, au cours d'une table ronde où l'on discutait de la nécessité d'une nouvelle loi et d'une nouvelle politique de la radiodiffusion, «pourquoi ne vous contentez-vous pas de revoter l'ancienne loi avec un simple additif disant 'cette fois, nous sommes sérieux'». Toute plaisanterie mise à part, nous avons besoin d'un projet de loi technologiquement neutre. Il y a eu tant d'objections aux termes de la loi actuelle à propos de questions telles que les services par satellite dans les hôtels, le vol de signaux, etc., qu'une certaine neutralité technologique s'impose. La loi de 1968 est si spécifique dans ce domaine qu'elle permet de plus en plus d'échappatoires au fur et à mesure que les techniques progressent.

Une des raisons pour lesquelles nous recevons des lettres de partisans de l'adoption de ce projet de loi tient à l'élément social de celui-ci. Il reconnaît le fait que le Canada a évolué au cours de ces 22 dernières années et que la radiodiffusion est un des domaines qui reflète le plus ces changements. Si la radiodiffusion n'en tient pas compte et ignore le fait que nous sommes une société multiculturelle et bilingue, les Canadiens auront plus de difficultés à se comprendre—Dieu sait que c'est déjà un problème. Ce projet de loi présente plus que le changement du visage de la société canadienne.

Pour la première fois, les stations de radio et de télévision canadiennes sont aussi tenues de refléter cette réalité dans leurs activités. Si une personne non blanche est animatrice d'un programme de nouvelles, c'est parfait. Dans une certaine mesure, cela reflète l'évolution de la société canadienne. Cependant, si la personne qui écrit le texte de ces nouvelles représente un point de vue différent, cet animateur se fera peut-être l'écho d'un ensemble dépassé de valeurs canadiennes. Nous sommes une société en évolution, et ce projet de loi en tient compte.

Le projet de loi tient également compte du fait que le CRTC devrait avoir plus de pouvoir et de plus de souplesse de fonctionnement. Il devrait pouvoir refuser d'accorder une licence à certaines catégories d'exploitants, s'il le juge approprié. Par exemple, dans la région métropolitaine de Toronto dont vous venez, sénateur Atkins, il existe de nombreux immeubles en

[Text]

that are not connected to cable companies. Of course, the cable industry is upset about this. The cable industry has talked about level playing fields, and it has made a significant point in that regard. These condominium operators have many satellite dishes on the roofs of their buildings and are bringing in signals that the cable operators are not allowed to bring in. There has been quite a growth of responsibility in that area recently. The fact of the matter is that most condominium systems are playing the game by the rules.

This bill would give the commission the option of not having to license those systems that are playing by the rules. There would be a kind of phantom licensing system, but it would not require those tens of thousands of systems to have to become licensed overnight. So there is a degree of flexibility that was not there before.

I did mention briefly the whole question of the private right of action for theft of signals, which is an endemic problem across the country. I have here an ad from the *Hinton Parklander* in Alberta. It says that farmers, ranchers and acreage owners who live out of town with no cable television can subscribe to the Home Cable Network with 150 channels for \$79.99 per month. The channels include HBO, Showtime, Cinemax, and Cable Video, none of which are licensed to operate in Canada. Rather than trying to regulate by acting as TV police and walking into people's homes to see what they are picking up, this bill will give HBO and Showtime—the owners of that intellectual property—the right, for the first time in Canada, to initiate private action to get these kinds of operators to cease and desist.

Those are a few of the highlights of this particular bill. Mr. Znaimer used a good line, but at that time he did not envision the kind of bill we have here today, which is truly a bill for 1991.

**Senator Atkins:** Do CBs come under the act, and do they still have to be licensed?

**Mr. Edwards:** The provision of licensing of CBs would be under the Radio Act, since it is not broadcasting.

**The Chairman:** Senator Atkins asked you how we managed for so long without an amended act. Would you not be accused of being a heavy-handed government in this particular case?

**Mr. Edwards:** If it ain't broke, don't fix it. Is that what you are saying?

**The Chairman:** André Bureau could not wait for the government to catch up with him. The government cannot catch up with anyone who has the ability to make those decisions quickly.

**Mr. Edwards:** That is an interesting point. You are referring, of course, to the power of direction.

[Traduction]

coopérative qui ont leurs propres systèmes de radiodiffusion non reliés à des compagnies de câbles. Bien entendu, l'industrie à laquelle celles-ci appartiennent ne l'apprécie pas du tout. Elle a parlé de règles de jeu équitables, et a fait valoir un argument important à cet égard. Ces exploitants d'immeubles en copropriété ont de nombreuses antennes paraboliques sur leurs toits qui leur permettent de capter des signaux que les compagnies de câbles ne sont pas autorisées à utiliser. Récemment, on a pu constater une augmentation sensible du sens des responsabilités dans ce domaine. En fait, la plupart de ces immeubles en copropriété et leurs responsables respectent les règles du jeu.

Ce projet de loi permettrait au conseil de ne pas accorder de licence aux systèmes qui respectent les règles. Il y aurait une sorte de système fantôme, mais ces dizaines de milliers de systèmes ne seraient pas tenus d'obtenir une licence du jour au lendemain. Il y a donc là une latitude qui n'existait pas auparavant.

J'ai brièvement mentionné la question du droit d'ester en jugement, sur le plan privé, en cas de vol de signaux, problème endémique dans tout le pays. J'ai ici une réclame trouvée dans le *Hinton Parklander* de l'Alberta. Elle annonce que les fermiers, les exploitants de ranchs et les propriétaires fonciers qui vivent en dehors de la ville et n'ont pas la télévision par câble, peuvent s'abonner au Home Cable Network, qui leur offre 150 canaux pour 79 99 \$ par mois. Ces canaux comprennent, entre autres, HBO, Showtime, Cinemax et Cable Video, dont aucun ne détient une licence d'exploitation au Canada. Plutôt que d'essayer d'imposer les règlements en agissant comme la police de la télévision et en pénétrant chez les gens pour voir quels sont les programmes qu'ils captent, ce projet de loi donnera à HBO et à Showtime—les propriétaires de biens culturels—le droit, pour la première fois au Canada, d'intervenir pour obtenir une ordonnance de ne pas faire contre ce genre d'exploitants.

Voilà quelques-uns des points les plus importants de ce projet de loi. La remarque de M. Znaimer ne manquait pas d'esprit mais, à l'époque, il ne prévoyait pas le genre de projet de loi que nous avons ici aujourd'hui et qui est véritablement un projet de loi fait pour 1991.

**Le sénateur Atkins:** Est-ce que les CB relèvent de cette loi et faut-il toujours une licence pour ceci?

**M. Edwards:** Les dispositions concernant la délivrance de licences pour les CB relèvent de la Loi sur la radio, puisqu'il ne s'agit pas de radiodiffusion.

**Le président:** Le sénateur Atkins vous a demandé comment nous avons réussi à fonctionner si longtemps sans modifier la loi. Ne va-t-on pas accuser le gouvernement d'interventionnisme dans ce cas particulier?

**M. Edwards:** Tant que ça marche, n'y touchez pas. C'est ce que vous voulez dire?

**Le président:** André Bureau ne pouvait pas se permettre d'attendre que le gouvernement le rattrape. Le gouvernement est incapable de rattraper ceux qui sont en mesure de prendre rapidement de telles décisions.

**M. Edwards:** C'est là un point intéressant. Vous parlez, bien entendu, du pouvoir de donner des directives.

[Text]

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Edwards:** The power of direction is there for that very purpose. Those of us who are legislators and who truly should be shaping the broad policy direction of the Government of Canada have not had the opportunity to influence broadcasting policy other than, I suppose, the ability of the government of the day to appoint commissioners to the CRTC. Once appointed, they do what they are entitled to do under the 1968 act, which is not only to regulate but to make policy.

Therefore, with a series of very appropriate safeguards, including reference to Parliament and the limiting of the scope of the power itself to items under Article III of the bill and some limited operations under Article V and one other article, the power of direction gives the government of the day the opportunity to give policy shape to the development of Canadian broadcasting.

There is no question that the government of the day does not have an opportunity to interfere with the licencing process. That is specifically excluded. However, in broad questions of policy, that power of direction is contained in this bill.

**Senator Davey:** You are saying that power of direction has nothing to do with the licencing of stations. What would be an example of power of direction?

**Mr. Edwards:** If the Government of Canada today felt that, for reasons of industrial strategy, there would be an advantage to developing high-resolution television in Canada in 1992, then it could give direction to the CRTC to start stimulating that activity.

**Senator Davey:** Surely the CRTC would know more about that than the government.

**Mr. Edwards:** They may know more about it, but they may not have it at the top of their list of priorities.

**Senator Davey:** I find this to be one of the most difficult clauses in the bill. I am glad that the chairman has raised it. You call it the power of direction. I call it the government intervening in the life of the CRTC, and I think it is wrong. I am very troubled by it.

**Mr. Edwards:** Before I ask Mr. Racine to give another example, Senator Davey, I should like to say that it is not a new idea. It was contained in the Hon. Francis Fox's bill of 1983-84.

**Senator Davey:** I am aware of that.

**Mr. Edwards:** It was recommended by Caplan-Sauvageau. That recommendation was supported by an all-party House of Commons committee. It is felt by many in the field outside of government to be an appropriate way to go. I would like to ask Mr. Racine to give another example of how it could be used.

**The Chairman:** Before Mr. Racine answers, with regard to Senator Davey's point, that task force committee was either in favour of a power of direction or a cabinet ability to set aside

[Traduction]

**Le président:** Oui.

**M. Edwards:** C'est précisément pour cela que ce pouvoir a été prévu. Ceux d'entre nous qui sont des législateurs et à qui il devrait vraiment appartenir de déterminer les grandes orientations du gouvernement du Canada, n'ont pas eu l'occasion d'influencer notre politique en matière de radiodiffusion, si l'on accepte, je le suppose, le fait que c'est le gouvernement du moment qui nomme les commissaires du CRTC. Une fois ceux-ci nommés, ils font ce que la loi de 1968 les autorise à faire, c'est-à-dire qu'ils établissent non seulement des règlements mais qu'ils élaborent aussi les politiques.

Donc, grâce à une série de garanties tout à fait appropriées, y compris l'imputabilité au Parlement et la limitation de ce pouvoir lui-même aux points relevant de l'article III du projet de loi et à certaines activités en vertu de l'article V et d'un autre article, le pouvoir de donner des directives permet au gouvernement du moment d'avoir son mot à dire dans l'évolution de la radiodiffusion canadienne, sur le plan des politiques.

Indiscutablement, le gouvernement ne peut pas s'ingérer dans le processus d'octroi de licences. C'est clairement exclu. Cependant, ce projet de loi prévoit le pouvoir directif en ce qui concerne les politiques générales.

**Le sénateur Davey:** Vous dites que le pouvoir de donner des directives n'a rien à voir avec l'octroi de licences aux stations. Pourriez-vous nous donner un exemple de ce pouvoir?

**M. Edwards:** Si le gouvernement du Canada actuel jugeait que, pour des raisons de stratégie industrielle, il serait avantageux de développer une télévision à haute résolution au Canada en 1992, il pourrait donner comme instruction au CRTC de commencer à stimuler cette activité.

**Le sénateur Davey:** Mais le CRTC en sait certainement beaucoup plus dans ce domaine que le gouvernement.

**M. Edwards:** Il en sait peut-être plus, mais ce n'est peut-être pas une de ses principales priorités.

**Le sénateur Davey:** Je trouve cet article un des plus difficiles du projet de loi. Je suis heureux que le président ait soulevé la question. Vous appelez cela le pouvoir de donner des directives. J'appelle cela une ingérence du gouvernement dans la vie du CRTC et je trouve que c'est une erreur. Cela m'inquiète beaucoup.

**M. Edwards:** Avant de demander à M. Racine de vous donner un autre exemple, sénateur Davey, je tiens à préciser qu'il ne s'agit pas d'une idée nouvelle. Elle figurait déjà dans le projet de loi de 1983-1984 présenté par l'honorable Francis Fox.

**Le sénateur Davey:** Je le sais.

**M. Edwards:** Elle était recommandée par Caplan-Sauvageau. Cette recommandation a été appuyée par un comité de la Chambre des communes où tous les partis étaient représentés. Beaucoup de personnes extérieures au gouvernement jugeaient que c'était ainsi qu'il fallait procéder. Permettez-moi de demander à M. Racine de vous donner un autre exemple de la manière dont ce pouvoir pourrait être utilisé.

**Le président:** Avant que M. Racine ne réponde, je tiens à préciser, à propos de la remarque du sénateur Davey, que ce comité était soit en faveur d'un pouvoir de donner des directi-

[Text]

or review a decision, but not both. To assuage Senator Davey's concerns, could you tell us what the safeguards are?

**Mr. Edwards:** I will ask the legal experts to outline the details of the safeguards. You are quite right in that that was the recommendation. The Standing Committee of the House of Commons favoured both abilities, the ability to set aside and review as well as the power of direction, with appropriate safeguards. It was the standing committee that, in essence, drafted the safeguards. If we could hear Mr. Racine's examples, I would ask Mr. Helm or Ms. Gilhooley to outline how it works.

**Mr. Racine:** Before I give an example, I would like to stress that in the past the CRTC drew up the policy, conducted the hearings and made the decisions. After the fact the minister could review the decision, and in the case of broadcasting he could set it aside or refer it back. In the case of telecommunications, he could change it, refer it back, quash it or do whatever he wanted. In the future the decisions that will have to be taken will be of such importance that it will be difficult to leave them to a body of appointed people who do not answer to anyone.

Let me give a couple of examples. This first one borders on telecommunications and broadcasting and involves a decision that may have to be taken soon in the populated areas of Canada, especially if we decide to introduce HDTV. As you know, in every populated centre, particularly in southern Ontario and parts of Quebec, we will soon experience a scarcity of spectrum. We have all these new services, such as cellular radio, and they are gobbling up a lot of spectrum. In a few years we will have to decide whether we want to introduce high definition television, which will gobble up a lot of spectrum. There will be the problem of having to conciliate the need for spectrum for cellular radio, CT2 and all of those new cordless telephone services that will invade the market very soon, not to mention police services, fire services and so on. We will have to decide whether particular services, such as HDTV, on-air broadcasters, such as CBC and CTV, should be forced to go to cable in populated areas. It is a momentous decision. Of course, the commission will have the power to hold hearings and hear witnesses, but the decision will be a political decision, rather than a regulatory one.

My second example borders on broadcasting and telecommunications as well. I am sorry for the repetition, but in the future they will almost be the same. It relates to whether the CRTC should allow the Canadian companies that spend more money on research and development to pass on their costs to the consumer. According to a recent decision of the CRTC it is reluctant to do that. It may be that the government will feel in the future that it is absolutely essential to maintain Canadian advances in broadcasting and telecommunications. Canada is

[Traduction]

ves ou de la possibilité, pour le cabinet, d'écarter ou de revoir une décision, mais pas les deux. Afin d'apaiser les craintes du sénateur Davey, pourriez-vous nous dire ce que sont ces garanties?

**M. Edwards:** Je vais demander à nos juristes de vous en donner les détails. Vous avez tout à fait raison de dire que c'était ce qui était recommandé. Le Comité permanent de la Chambre des communes était favorable aux deux pouvoirs, celui d'écarter et d'examiner les décisions ainsi que celui de donner des directives, avec les garanties appropriées. C'est essentiellement le comité permanent qui a rédigé ces garanties. Une fois que nous aurons entendu les exemples donnés par M. Racine, je demanderais à M. Helm ou à M<sup>me</sup> Gilhooley de nous expliquer comment cela fonctionne.

**M. Racine:** Avant de vous donner un exemple, je voudrais souligner le fait que, jusqu'à présent, c'était le CRTC qui établissait la politique, qui dirigeait les audiences et qui prenait la décision. Après coup, le ministre pouvait examiner la décision, et dans le cas de la radiodiffusion il pouvait l'écarter ou la renvoyer pour nouvel examen. Dans le cas des télécommunications, il pouvait la rectifier, la renvoyer, l'annuler ou faire comme bon il lui semblait. À l'avenir, les décisions à prendre auront une telle importance qu'il sera difficile de les laisser à un groupe de fonctionnaires qui n'ont de compte à rendre à personne.

Permettez-moi de vous donner deux exemples. Le premier concerne à la fois les télécommunications et la radiodiffusion et a trait à une décision qu'il faudra peut-être bientôt prendre dans les régions les plus peuplées du Canada, en particulier si nous décidons d'adopter la télévision de haute définition. Comme vous le savez, dans toutes les régions très peuplées, en particulier dans le sud de l'Ontario et dans certaines parties du Québec, le spectre sera bientôt épuisé. Nous avons une foule de nouveaux services, tels que les radios-cellulaires, qui accaparent une grande partie du spectre. Dans quelques années, il nous faudra décider si nous voulons adopter la télévision à haute définition, qui, elle aussi, occupera une grande partie du spectre. Il faudra alors concilier la nécessité d'en réserver une partie aux radios-cellulaires, à CT2 et à tous ces nouveaux services de téléphone sans cordon qui ne vont pas tarder à envahir le marché, sans même parler des services de police, des services de pompier, etc. Il nous faudra décider si certains services particuliers, tels que la télévision à haute définition, des radiodiffuseurs tels que Radio-Canada et CTV, devront être obligés d'utiliser le câble dans les zones urbaines. C'est une décision lourde de conséquences. Bien sûr, le conseil aura le pouvoir de tenir des audiences et d'entendre des témoins, mais la décision sera politique, et non de caractère réglementaire.

Mon second exemple a lui aussi trait à la radiodiffusion et aux télécommunications. Je m'excuse de cette répétition, mais à l'avenir il n'y aura pratiquement pas de différence entre les deux. La question se pose à savoir si le CRTC devrait autoriser les sociétés canadiennes qui consacrent plus d'argent à la recherche et au développement de faire partager leurs coûts par le consommateur. Une récente décision du CRTC montre qu'il répugne à le faire. Le gouvernement jugera peut-être qu'à l'avenir, il sera absolument indispensable de maintenir la posi-

## [Text]

not training anyone in broadcasting and telecommunication because we are the vanguard, the champions, the creators in this world. We dominate the scene. We are one of the four or five big powers in telecommunications and broadcasting. If we want to maintain that position in the future, we will have to do much more than we are doing now. It is a political decision and not one that should be taken by appointed commissioners.

Those two examples illustrate decisions that are of such scope and consequence that successive ministers have felt that they should be taken by elected representatives of the people. If I may be allowed to make a personal comment, I think it is very courageous on their part because people will come directly to them when an important decision is coming up. Right now, as you know, it is easy to hide behind the CRTC. So I think it is courageous that in the future they will take the decisions, although I am sure they will suffer for them because of the magnitude of what will be involved.

Should the minister or the government be able to intervene only after the fact, after the hearings and the witnesses have been heard and after the decision has been taken by the CRTC or should they exercise their leadership prior to all that to indicate a general direction? I suggest a general direction because they are not there to act on all the details that are presently handled by the CRTC. In the future these decisions will have to be taken all the time, and they will determine the fate of our broadcasting and telecommunications system, which in fact will be the economic structure of Canada.

**The Chairman:** Would someone else like to deal with the safeguards?

**Mr. Helm:** Mr. Chairman, there are a number of safeguards built into the bill to ensure that the directions issued are of the kind that we have been discussing. Perhaps I could set some of them out for you. First, the bill requires that the matters be related to broad policy. There are some specific things that the law says it cannot deal with—for example, the issuing of a specific license to someone. The directions cannot deal with a matter that is before the commission. If a commission has begun public hearings on a particular issue, the government cannot issue a direction while the process is ongoing. Assuming you get over those hurdles and the government decides that it does indeed want to go through with a direction, once it has decided on what it wants that direction to be, the Minister of Communications has to consult with the CRTC and seek the commission's reaction to what is planned.

The minister is also required under this legislation to publish in the *Canada Gazette* the proposed direction and to call for public comment on that direction. So there will be input from the public in that way. In addition, the proposed direction is filed with both Houses of Parliament, where it must remain for

## [Traduction]

tion de pointe du Canada dans le domaine de la radiodiffusion et des télécommunications. Notre pays ne forme personne dans ces domaines car nous sommes à l'extrême pointe, nous sommes les champions, les créateurs, sur cette planète. Nous dominons la scène. Nous sommes une des quatre ou cinq grandes puissances dans le domaine des télécommunications et de la radiodiffusion. Si nous voulons conserver cette place à l'avenir, il faudra que nous en fassions beaucoup plus que maintenant. Il s'agit là d'une décision politique, d'une décision qui ne devrait pas être prise par des conseillers nommés à leur poste.

Ces deux exemples illustrent des décisions qui ont une telle importance et sont si lourdes de conséquences que des ministres successifs ont jugé qu'elles devraient être prises par les représentants élus du peuple. Si vous me permettez de faire une observation personnelle, je crois que c'est très courageux de leur part car les gens s'adresseront directement à eux lorsqu'il y aura une importante décision à prendre. En ce moment même, comme vous le savez, il est facile de se cacher derrière le CRTC. J'estime donc qu'il est courageux de leur part de vouloir prendre eux-mêmes les décisions à l'avenir, bien que je sois certain qu'ils en feront les frais à cause de l'importance des questions en cause.

Le ministre ou le gouvernement ne devraient-ils pouvoir intervenir qu'après coup, après l'audition des témoins et après que le CRTC ait lui-même pris une décision, ou devraient-ils exercer leur autorité dès le début afin d'indiquer une orientation générale; je pense qu'il serait bon qu'ils donnent une telle orientation car ils ne sont pas là pour décider de tous les détails qui sont actuellement traités par le CRTC. À l'avenir, de telles décisions devront être prises constamment, et elles détermineront l'avenir de notre système de radiodiffusion et de télécommunication qui constituera, en fait, la structure économique du Canada.

**Le président:** Quelqu'un d'autre voudrait-il nous parler des garanties?

**M. Helm:** Monsieur le président, le projet de loi comporte un certain nombre de garanties, afin que les directives données soient du genre de celles dont nous venons de parler. Permettez-moi d'en énoncer quelques-unes. En premier lieu, le projet de loi exige que les questions soient liées à une politique générale. La loi prévoit que le gouvernement ne peut pas toucher à certaines questions précises... Par exemple, la délivrance d'une licence à quelqu'un. Les directives ne peuvent s'appliquer à une question déjà soumise au conseil. Si celui-ci a commencé à tenir des audiences publiques sur un point particulier, le gouvernement ne peut pas lui donner de directives pendant le déroulement du processus. À supposer que vous réussissiez à franchir ces divers obstacles et que le gouvernement décide qu'il veut effectivement imposer une directive, une fois qu'il a décidé de l'orientation, le ministre des Communications doit consulter le CRTC afin d'obtenir les réactions de la commission aux mesures prévues.

Le ministre est également tenu, en vertu de ce projet de loi, de publier la directive proposée dans la *Gazette du Canada* et de demander l'avis du public sur cette directive. Cela permettra ainsi d'obtenir les réactions de celui-ci. En outre, la directive proposée est déposée dans les deux chambres où elle doit

**[Text]**

60 sitting days. The government cannot proceed until 60 sitting days have gone by. During that period if either house wants to refer the matter to committee and hold public hearings or whatever they feel is appropriate, that can be done. At the end of the 60 sitting days the government will then review everything and presumably it will decide, if it is continuing, what form the direction would be. Before the direction can be issued, however, one more consultation is required with the CRTC. After that the direction can be issued. So it is a long, involved process that holds the direction up to great public scrutiny and debate in a number of forums. The thinking is that that process would ensure that the matter is of the nature that we have described here.

**Senator Chaput-Rolland:** Mr. Racine, I am sure that you and the Department of Communications are very much aware of the involvement of Quebecers and that they have been in the forefront with regard to quality of television. However, we are angry and disappointed to see that CBC does not seem to care about having a news network in Quebec. At this time in our history we are going through a difficult period and we face the prospect of war. You were talking about the necessity for CBC to reflect the new Canada or to reflect the world. Do you intend to look into the matter and give Quebec what it needs and what it should have, the same kind of news channel that is found in English Canada? I think this is most unfair and that Quebecers are very angry about it. I am sorry to be so blunt, but it is my way.

**Mr. Edwards:** I agree with you, senator. In fact, as you may recall, I became embroiled in this particular issue at the beginning of 1988. The minister of the day, the Hon. Flora MacDonald, invited the CBC to come up with a plan for a French-language service parallel to CBC *Newsworld*. In my personal judgment, that challenge has not been taken up adequately by the CBC. You may wish to ask them that question when they appear as witnesses.

**Senator Chaput-Rolland:** I certainly will.

**Mr. Racine:** Je voudrais ajouter un mot là-dessus, cependant. Évidemment, c'est à Radio Canada de prendre des décisions. Le gouvernement en introduisant le service international qui est surtout un service d'information TV5 qui est accessible à tous les francophones à travers le pays et qui j'espère dans l'avenir le sera d'avantage, a cherché à donner aux francophones un accès à une information internationale. Je pense que c'est un des rares pays du monde qui a accès à des services de nouvelles en français et en anglais, de France, de Belgique et de Suisse.

Les francophones, d'une certaine façon, ont accès à de l'information internationale de qualité. Ça serait bien, peut-être, s'il y avait un service dans le genre de «*Newsworld*» en français. Dans ces termes de référence, au groupe de travail sur l'économie de la radiodiffusion canadienne, le ministre a demandé à ce groupe d'examiner aussi l'impact qu'aurait l'introduction de nouveaux services sur les services existants de façon à ce que, lorsque viendra le moment de débattre cette

**[Traduction]**

demeurer pendant 60 jours de séances. Le gouvernement ne peut rien faire auparavant. Au cours de cette période, si l'une ou l'autre chambre tient à renvoyer la question à un comité ou à tenir des audiences publiques ou prendre toute autre mesure jugée appropriée, elle peut le faire. À l'expiration de ces 60 jours, le gouvernement procédera à un examen général de la question et décidera probablement, s'il veut y donner suite, de la forme à donner à ces directives. Avant que celles-ci ne soient promulguées, cependant, il devra consulter une dernière fois le CRTC. Il s'agit donc d'un processus lent et compliqué qui permet de soumettre la directive à un examen et à un débat public approfondi, sous diverses formes. Le but poursuivi est que, grâce à ce processus, la nature de la directive corresponde à ce dont nous venons de parler.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Monsieur Racine, je suis certaine que le ministère des Communications et vous-même êtes tout à fait au courant du rôle des Québécois et de la place de premier plan qu'ils occupent sur le plan de la qualité de la télévision. Nous sommes cependant déçus et irrités de voir que Radio-Canada semble peu se soucier d'avoir un réseau de nouvelles au Québec. Nous traversons actuellement une période difficile et sommes confrontés à la possibilité d'une guerre. Vous disiez qu'il fallait que Radio-Canada soit un reflet du nouveau Canada ou du monde. Avez-vous l'intention d'étudier la question et de donner au Québec ce dont il a besoin et ce qu'il mérite, c'est-à-dire le même genre de canal réservé aux nouvelles que l'on trouve au Canada anglais? Je trouve cela tout à fait injuste et les Québécois en sont furieux. Je regrette de me montrer si brutale, mais je suis ainsi.

**M. Edwards:** Je suis d'accord avec vous, sénateur. En fait, comme vous vous souvenez peut-être, j'ai été impliqué dans cette gestion au début de 1988. Le ministre de l'époque, l'honorable Flora MacDonald avait invité Radio-Canada à lui présenter un plan de services en langue française qui serait le pendant de *Newsworld*. À mon avis, c'est une tâche à laquelle Radio-Canada ne s'est pas sérieusement attaquée. Peut-être voudriez-vous poser la question lorsque ses représentants comparaîtront devant vous.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Je n'y manquerai pas.

**Mr. Racine:** I would like to add a word or two on this issue. Of course, the CBC has to make its own decisions. When the government introduced the international service, and especially the TV5 information service which is available to all Francophones throughout the country, and which I hope will be even more widely available in the future, it was trying to give Francophones access to international information. I think we are one of the few countries in the world to have access to news services in both French and English, and from France, Belgium and Switzerland.

Francophones have, to some extent, access to high-quality information from around the world. It might perhaps be a good idea to have a service like «*Newsworld*» in French. The Minister mandated the task force on cutbacks in Canadian broadcasting to look into the impact that the introduction of new service would have on existing services, so that, when the time comes to discuss the matter with the CBC, we have the

[Text]

question avec Radio Canada, nous ayons en main les informations financières nécessaires et ne pas risquer en créant un service, d'en tuer un autre qui est TV5.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Donc, ce que je peux croire, c'est qu'en définitive Radio Canada est soucieux de cette question?

**M. Racine:** Le ministère, certainement.

**Senator Davey:** Why do we have to have this long list of safeguards?

**Mr. Edwards:** Part of the answer is contained in what Mr. Racine said. The government is rather bold to contemplate having a power of direction because it would invite people to come straight to it. The existence of the safeguards would, I think, act as a deterrent against the capricious use of the power by a government and also discourage would-be interveners from begging the government to make use of the power. It may be too burdensome a set of safeguards but the standing committee of the House, the drafters of the legislation and the two ministers involved were of the view that the safeguards had to be pretty elaborate to withstand the tests of public policy.

I do not have to say to you, Senator Davey, that broadcasting is an exceedingly sensitive area. It has high stakes, economically, and it is the most used means of personal communication apart from the telephone. You wrote the book on that.

**Senator Davey:** I take your point completely but what concerns me is that this is the thin edge of the wedge. There must be some other way of doing this other than giving a minister the kind of power no other minister has. It is so mind-boggling that it worries me a great deal and I am not a cynical person.

**Mr. Edwards:** It is not a ministerial power, it is a Governor in Council power initiated, of course, by the Minister of Communications on his recommendation. I am sure you are much more familiar with how cabinets work than I am.

**Senator Davey:** It has been so long that I have forgotten.

**Mr. Edwards:** I think there would be a good deal of unwillingness to entertain a whim of a Minister of Communications on the part of the Governor in Council. It would have to be a genuine, national policy initiative which, I think you will agree, is appropriate for the government of the day to initiate rather than the CRTC.

**Senator Davey:** You talk about the advertising committee. Is it possible to get some information as to who is on that committee?

**Mr. Edwards:** I think Mr. Racine could provide you with the details of that.

**The Chairman:** It is the Gerard Peters Committee.

**Mr. Racine:** Some of the safeguards that have been enumerated have been added at the request of the CRTC. I remember that at the second consultation with the CRTC something was

[Traduction]

necessary financial information on hand, and if we establish a new service we won't kill another one—that is, TV5.

**Senator Chaput-Rolland:** I can take it, therefore, that the CBC is definitely concerned about the issue?

**Mr. Racine:** The Department is, certainly.

**Le sénateur Davey:** Pourquoi faut-il avoir une liste aussi longue de garanties?

**M. Edwards:** La réponse à cela est en partie contenue dans ce qu'a dit M. Racine. Le gouvernement se montre assez téméraire lorsqu'il envisage d'avoir un pouvoir de donner des directives car cela inciterait les gens à s'adresser directement à lui. L'existence des garanties devrait, à mon avis, le dissuader d'utiliser ce pouvoir de manière capricieuse; elles décourageraient également les intervenants éventuels de demander au gouvernement de faire usage de ce pouvoir. Cet ensemble de garanties est peut-être un peu encombrant mais le Comité permanent de la Chambre, les rédacteurs du texte de loi et les deux ministres concernés ont jugé qu'il fallait que ces garanties soient suffisamment élaborées pour résister à l'épreuve des politiques publiques.

Point n'est besoin de vous dire, sénateur Davey, que la radio-diffusion est un domaine extrêmement sensible qui comprend des enjeux économiques très élevés, et constitue le moyen de communications personnelles le plus utilisé en dehors du téléphone. Vous avez écrit un livre à ce sujet.

**Le sénateur Davey:** Je comprends parfaitement ce que vous dites mais ce que je crains, c'est que cela constitue un premier empiètement. Il doit bien y avoir un autre moyen de le faire sans donner à un ministre le genre de pouvoirs qu'aucun autre de ses collègues ne détient. C'est tellement énorme que cela m'inquiète beaucoup. Et pourtant, je suis loin d'être un cynique.

**M. Edwards:** Ce n'est pas un pouvoir ministériel, c'est un pouvoir du Gouverneur en conseil utilisé, bien sûr, par le ministre des Communications sur sa recommandation. Je suis certain que vous connaissez beaucoup mieux que moi le fonctionnement des Cabinets.

**Le sénateur Davey:** Cela remonte si loin que j'ai oublié.

**M. Edwards:** Je crois que le Gouverneur en conseil serait peu disposé à donner satisfaction à un simple caprice d'un ministre des Communications. Il faudrait que ce soit une véritable initiative nationale qu'il conviendrait, je crois que vous serez d'accord, que le gouvernement du moment prenne, de préférence au CRTC.

**Le sénateur Davey:** Vous parlez du Comité d'étude de la publicité. Est-il possible de savoir qui en fait partie?

**M. Edwards:** Je crois que monsieur Racine pourra vous fournir des détails là-dessus.

**Le président:** C'est le Comité Gérard Peters.

**M. Racine:** Certaines des garanties énumérées ont été ajoutées à la demande du CRTC. Je me souviens qu'au cours de la seconde consultation du Conseil, on a ajouté quelque chose à

[Text]

added at their request. At the beginning, the system was less ponderous but people wanted to make sure that this power would not be used lightly so they added protection over protection. It was a more simple system at the beginning. The temptation for any minister in any government to get involved in some of these situations will be enormous. I have said enough.

**The Chairman:** You were asking about the Gerard Peters Committee.

**Mr. Edwards:** I believe Mr. Racine undertook to bring to the committee a list of the personnel involved and the objectives.

**Mr. Racine:** Yes, I will do that.

**The Chairman:** I notice that the CRTC is one of the two federal agencies that has the ability to make its own regulations without recourse to the Governor in Council. That assumes that, whatever the recommendations of the Gerard Peters Committee, they might attract themselves to the CRTC or the minister. I assume they would be able to make regulations to reflect the findings of this task force.

**Mr. Edwards:** That is correct.

**The Chairman:** Who would initiate that? Would it be the minister who would tell the CRTC to do something about this or would the CRTC act on its own initiative?

**Mr. Edwards:** As I understand the mandate of the committee, the Gerard Peters Committee has a responsibility to report to the minister. They are appointed by the minister and commissioned by the minister. Their report could then contain suggestions that could be implemented by the CRTC. I would think it is more likely that there would be informal consultations with the CRTC and that there could be an agreement on what ought to be done about it. It might also be that the minister would want to take some policy initiatives of his own to try to correct the problem. That would not relate to the mandate of the CRTC. I am not sure what they would be but it would be open to him to take some initiatives.

**The Chairman:** Are there any other questions?

**Senator Davey:** I could keep this man here for a long time, but that would be unfair. I think he has been very fair so I am prepared to conclude.

**Mr. Edwards:** Senator MacDonald, I have here with me a series of looseleaf binders which contain clause-by-clause elaborations on the bill. With your permission, we could distribute them to senators. They might be of some use as you welcome other witnesses to your committee.

**The Chairman:** That is fine. We would like to have them.

**Mr. Edwards:** I hope they will be of some value to the senators on the committee.

**The Chairman:** There is nothing left, Mr. Edwards, but to thank you and your colleagues for your presentation.

**Mr. Edwards:** If I may say so, Mr. Chairman, I have seldom encountered any panel so well informed on the issues. It has

[Traduction]

sa demande. Au début, le système était moins lourd mais les gens voulaient être bien certains que ce pouvoir ne serait pas utilisé à la légère; ils ont donc accumulé les mesures de protection. C'était un système plus simple au départ. La tentation pour un ministre de quelque gouvernement que ce soit d'intervenir dans certaines de ces situations, sera énorme. J'en ai assez dit là-dessus.

**Le président:** Vous avez posé une question au sujet du Comité Gérard Peters.

**M. Edwards:** Je crois que M. Racine a promis au Comité de lui fournir une liste de ses membres et de ses objectifs.

**M. Racine:** Oui, je le ferai.

**Le président:** Je remarque que le CRTC est un des organismes fédéraux qui a le pouvoir d'établir ses propres règlements sans passer par le Gouverneur en conseil. Cela suppose que, quelles que soient les recommandations du Comité Gérard Peters, elles pourraient s'attacher au CRTC ou au ministre. J'imagine que vous pourrez établir des règlements qui tiennent compte de ce groupe de travail.

**M. Edwards:** C'est exact.

**Le président:** Qui prendrait l'initiative? Serait-ce le ministre qui dirait au CRTC d'agir ou serait-ce le CRTC qui agirait de sa propre initiative?

**M. Edwards:** Si je comprends bien le mandat du Comité Gérard Peters, celui-ci est chargé de soumettre son rapport au ministre. Ses membres sont en effet nommés par le ministre et chargés de cette tâche. Son rapport pourrait donc contenir des recommandations que le CRTC pourrait mettre en œuvre. Il est plus probable qu'il y aura des consultations officielles du CRTC afin de parvenir à un accord. Il se peut également que le ministre désire prendre un certain nombre d'initiatives personnelles en matière de politique afin d'essayer de remédier aux problèmes. Elles n'auraient pas trait au mandat du CRTC. Je ne suis pas certain de ce qu'elles seraient mais cela lui permettrait de prendre certaines initiatives.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Davey:** Je pourrais encore longtemps retenir ce monsieur, mais ce ne serait pas bien. Je crois qu'il s'est montré très équitable dans ses commentaires et je suis donc prêt à conclure.

**M. Edwards:** Sénateur MacDonald j'ai ici une série de classeurs qui contiennent des examens article par article du projet de loi. Avec votre permission, nous pourrions les remettre aux sénateurs. Ces documents pourront vous être utiles lorsque vous accueillerez d'autres témoins.

**Le président:** Très bien. Nous serions heureux de les avoir.

**M. Edwards:** J'espère qu'ils seront utiles aux sénateurs du comité.

**Le président:** Il ne nous reste plus, monsieur Edwards, qu'à vous remercier, ainsi que vos collègues, de votre exposé.

**M. Edwards:** Si vous permettez de le dire, monsieur le président, j'ai rarement rencontré un groupe de personnes aussi

[Text]

been a privilege to answer the questions of honourable senators.

**The Chairman:** Thank you. We will adjourn until 9:30 tomorrow morning.

The committee adjourned.

[Traduction]

bien informées des problèmes. Cela a été un plaisir pour moi de répondre aux questions des honorables sénateurs.

**Le président:** Merci. La séance est levée jusqu'à 9 h 30 demain matin.

(La séance est levée.)

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9  
*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Communications:*

Paul Racine, Assistant Deputy Minister, Communications Policy;  
Michael Helm, Director-General, Broadcasting;  
Elizabeth Gilhooley, Legal Advisor.

### *Du ministère des Communications:*

Paul Racine, sous-ministre adjoint, Politique des communications;  
Michael Helm, directeur général, Radiodiffusion;  
Elizabeth Gilhooley, conseillère juridique.



Second Session  
Thirty-fourth Parliament, 1989-90-91

Deuxième session de la  
trente-quatrième législature, 1989-1990-1991

## SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MacDONALD

---

Tuesday, January 15, 1991

**Issue No. 11**

**Second Proceedings on:**

Bill C-40, an Act to amend  
the Broadcasting Act

---

WITNESSES:  
(See back cover)

## SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Président:*  
L'honorable FINLAY MacDONALD

---

Le mardi 15 janvier 1991

**Fascicule n° 11**

**Deuxième fascicule concernant:**

Projet de loi C-40, Loi modifiant  
la Loi sur la radiodiffusion

---

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE  
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*  
The Honourable Keith Davey, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Atkins	*MacEachen, P.C. (or Frith)
Bonnell	*Murray, P.C. (or Doody)
Chaput-Rolland	Spivak
Forrestall	Stewart
Graham	Stollery
Leblanc	Turner

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Spivak substituted for that of the Honourable Senator Teed. (January 15, 1991)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald  
*Vice-président:* L'honorable Keith Davey

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	*MacEachen, c.p. (ou Frith)
Bonnell	*Murray, c.p. (ou Doody)
Chaput-Rolland	Spivak
Forrestall	Stewart
Graham	Stollery
Leblanc	Turner

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit::

Le nom de l'honorable sénateur Spivak substitué à celui de l'honorable sénateur Teed. (15 janvier 1991)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate* on Wednesday, December 19, 1990:

“Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Atkins, seconded by the Honourable Senator Castonguay, for the second reading of the Bill C-40, an Act respecting broadcasting and to amend certain Acts in relation thereto and in relation to radio communication.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Atkins moved, seconded by the Honourable Senator Castonguay, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.”

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat*, le mercredi 19 décembre 1990:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Atkins, appuyé par l'honorable sénateur Castonguay, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-40, Loi concernant la radiodiffusion et modifiant certaines lois en conséquence et concernant la radiocommunication.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Atkins propose, appuyé par l'honorable sénateur Castonguay, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Gordon Barnhart

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JANUARY 15, 1991  
(18)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 9:28 o'clock a.m. this day in Room 257, East Block, the Chairman, the Honourable Senator Finlay MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Bonnell, Chaput-Rolland, Davey, Forrestall, Graham, MacDonald, Spivak and Stewart. (9)

*Other Senator present:* The Honourable Senator Oliver.

*In attendance:* René Lemieux, Political and Social Affairs Division, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The Official Reporters of the Senate.

## Witnesses:

*From the Canadian Broadcasting Corporation:*

Gérald Veilleux, President and CEO;

Patrick Watson, Chairman-designate;

Michael McEwen, Executive Vice-President;

Gerry Flaherty, Assistant General Counsel.

The Committee, in compliance with the Order of Reference dated December 19, 1990, continued its study of Bill C-40, an Act respecting broadcasting and to amend certain Acts in relation thereto and in relation to radiocommunication.

Mr. Watson and Mr. Veilleux made opening statements and, with the other witnesses, answered questions.

At 11:58 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

## EVENING MEETING

(19)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 8:03 o'clock p.m. this day in Room 257, East Block, the Chairman, the Honourable Senator Finlay MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Bonnell, Davey, Forrestall, MacDonald, Spivak and Stewart. (7)

*In attendance:* René Lemieux, Political and Social Affairs Division, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The Official Reporters of the Senate.

## Witnesses:

*From the Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission (CRTC):*

David Colville, Chairman;

Fernand Bélisle, Vice-Chairman of Broadcasting;

Louis Sherman, Vice-Chairman of Telecommunications;

Avrum Cohen, Senior General Counsel;

William Howard, Legal Counsel.

## PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 15 JANVIER 1991  
(18)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 28, à la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Finlay MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Bonnell, Chaput-Rolland, Davey, Forrestall, Graham, MacDonald, Spivak et Stewart. (9)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Oliver.

*Présent:* René Lemieux, Division des affaires politiques et sociales, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

## Témoins:

*De la Société Radio-Canada:*

Gérald Veilleux, président;

Patrick Watson, président désigné;

Michael McEwen, vice-président exécutif;

Gerry Flaherty, chef adjoint du Service juridique.

Conformément à l'ordre de renvoi du 19 décembre 1990, le Comité poursuit l'étude du projet de loi C-40, Loi concernant la radiodiffusion et modifiant certaines lois en conséquence et concernant la radiocommunication.

MM. Watson et Veilleux font une déclaration liminaire, puis répondent aux questions avec les témoins.

À 11 h 58, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

## SÉANCE DU SOIR

(19)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 03, à la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Finlay MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Bonnell, Davey, Forrestall, MacDonald, Spivak et Stewart. (7)

*Présent:* René Lemieux, Division des affaires politiques et sociales, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

## Témoins:

*Du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC):*

David Colville, président;

Fernand Bélisle, vice-président de la Radiodiffusion;

Louis Sherman, vice-président des Télécommunications;

Avrum Cohen, avocat général principal;

William Howard, conseiller juridique.

The Committee, in compliance with the Order of Reference dated December 19, 1990, continued its study of Bill C-40, an Act respecting broadcasting and to amend certain Acts in relation thereto and in relation to radiocommunication.

The CRTC Chairman made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 9:53 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

Conformément à l'ordre de renvoi du 19 décembre 1990, le Comité poursuit l'étude du projet de loi C-40, Loi concernant la radiodiffusion et modifiant certaines lois en conséquence et concernant la radiocommunication.

Le président du CRTC fait une déclaration, puis répond aux questions avec les témoins.

À 21 h 53, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du Comité*

Charles Robert

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, January 15, 1991

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-40, to amend the Broadcasting Act, met this day at 9:30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Finlay MacDonald (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Today we continue our examination of Bill C-40, as passed in the House of Commons and referred to committee on December 19. Yesterday we heard officials from the Department of Communications and the Parliamentary Secretary to Mr. Masse, Mr. Edwards.

Today we have as witnesses, executives from the Canadian Broadcasting Corporation. I should like to introduce the President and Chief Executive Officer, Gérard Veilleux, who is well known to most members of this committee. He was Secretary of the Treasury Board and Secretary to the Cabinet, Federal-Provincial Relations, and Deputy Clerk of the Privy Council. He also served in the Departments of Finance and National Health and Welfare, and also worked for the Manitoba and Quebec provincial governments. He is joined by Mr. Patrick Watson, Chairman-designate of the corporation.

Mr. Watson needs little introduction to anyone who has been following the excellent television programs over the last number of years. He was best known for *This Hour Has Seven Days*, back in 1964; more recently for *The Struggle For Democracy*; the lawyer series and *The Watson Report*.

The arrangement is that Mr. Watson, the Chairman-designate, will open with an outline of what he considers appropriate.

**Mr. Patrick Watson, Chairman-designate, Canadian Broadcasting Corporation:** I want to set a context. I thank you for the privilege of effectively placing what we are to do here this morning in a personal context as well as a national one.

Living through the times of crisis that we are—and this is an historic day probably for the world—we are in a situation where, both on the international plan and on the national plan, there is a good deal of anxiety, confusion and uncertainty amongst our people. I am profoundly convinced that it is at a time like this that we need our national institutions to be stronger than ever. I believe that Canadians are looking to the Canadian Broadcasting Corporation as one of those corridors of the flow of information and self-understanding that is playing a particularly crucial role for our country at this time.

I am hearing, particularly from young Canadians now, a cry to the leadership of this country to clarify. I hear a lot of young people say, "There is so much squabbling out there. Can't people make up their minds? Can't they get on with creating out of this country an instrument of civility, not only for Canadians but also for the world, which will provide some

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 15 janvier 1991

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui a été saisi du projet de loi C-40, modifiant la Loi sur la radiodiffusion, se réunit ce jour à 9 h 30 pour étudier ce projet de loi.

**L'honorable sénateur Finlay MacDonald (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Nous poursuivons aujourd'hui l'étude du projet de loi C-40, qui a été adopté à la Chambre des communes et renvoyé au comité le 19 décembre. Hier, nous avons entendu les témoignages des représentants du ministère des Communications et du secrétaire parlementaire de M. Masse, M. Edwards.

Nous écouterons aujourd'hui les témoignages de cadres supérieurs de la Société Radio-Canada. Je vous présente le président et directeur général de la Société, M. Gérard Veilleux, que la plupart des membres du comité connaissent bien. Il a été secrétaire du Conseil du Trésor et secrétaire au Cabinet pour les relations fédérales-provinciales et il a été également sous-greffier du Conseil privé. Il a travaillé au ministère des Finances et au ministère de la Santé nationale et du Bien-être social et il a également travaillé pour le gouvernement du Manitoba et pour celui du Québec. Il est accompagné de M. Patrick Watson, président désigné de la Société.

Je n'ai guère besoin de présenter M. Watson à tous ceux qui ont suivi les excellentes émissions de télévision qu'il a animées au cours de ces dernières années. Il était surtout connu pour *This Hour Has Seven Days*, émission qui remonte à 1964, et plus récemment pour *Démocraties*, pour la série juridique ainsi que pour *The Watson Report*.

M. Watson, le président désigné, commencera par vous donner un aperçu de la question qui vous intéresse.

**M. Patrick Watson, président désigné, Société Radio-Canada:** Je souhaite situer la question dans son contexte. Je vous remercie de nous donner l'occasion ce matin d'exposer le problème dans un contexte personnel et dans un contexte national.

Compte tenu de la crise que nous connaissons à l'heure actuelle, et c'est probablement une journée historique pour le monde entier, tant sur le plan international que national, l'angoisse, la confusion et l'incertitude règnent dans l'esprit des Canadiens. Je suis profondément convaincu que c'est à des moments comme celui-ci qu'il faut consolider plus que jamais nos institutions nationales. Les Canadiens comptent sur la Société Radio-Canada pour canaliser les innombrables informations et favoriser la compréhension qui joue un rôle particulièrement crucial pour notre pays à l'heure actuelle.

Les Canadiens, surtout les jeunes, réclament des précisions à leurs dirigeants. Bien des jeunes disent ceci: Il y a trop de querelles. Les Canadiens n'arrivent-ils donc pas à se décider? Ne peuvent-ils donc pas continuer à essayer de faire de notre pays un instrument de civilité non seulement pour les Canadiens mais pour le monde entier afin de montrer l'exemple au sein de

## [Text]

leadership on the international plan and some sense of sureness here at home?"

In this corporation we believe that we have a role to play in that regard, namely, a role of informing, clarifying and letting Canadians know vividly where they stand on issues and what kind of role they play in the world.

I want to express the hope in this forum that the Senate of Canada can accelerate the process of removing some of that uncertainty, as far as this institution is concerned, by permitting us to get on with that job at a particularly difficult point in our country's history and in the world's history.

I should now like to present, with your permission, the members of our group. With me are Joan Gordon, Director of Parliamentary Relations; Mr. Gerry Flaherty, Assistant General Counsel; and Mr. Michael McEwen, Executive Vice-President. With your permission I now turn the floor over to the President, Mr. Gérard Veilleux.

**Mr. Gérard Veilleux, President and CEO, Canadian Broadcasting Corporation:** Mr. Chairman and honourable senators, it is customary to say that we are happy to have this opportunity to appear before you today, even though today is a particularly difficult one. We at the CBC join in prayers to send to those who have to make such difficult decisions over the next few days. We take this opportunity as well to send to all of you our season's greetings.

We appear here today to make a number of comments on Bill C-40 on behalf of the CBC and Radio-Canada.

My comments will be of two types: first, comments concerning changes made to the bill in the House of Commons; and, secondly, further changes which the corporation will recommend.

Lorsque M. Watson et moi-même avons comparu, le 12 mars 1990, devant le Comité de la Chambre des communes chargé d'étudier le projet de loi C-40, nous avons énoncé l'avis précis des administrateurs de la Société sur certaines questions. Nous avons recommandé, entre autres, afin d'éviter que des postes vacants viennent affaiblir la capacité du Conseil d'administration de la Société d'assumer ses responsabilités statutaires, que soit prévue la prolongation du mandat échu d'un administrateur jusqu'à la nomination d'un remplaçant. Je suis heureux de constater que cette suggestion a été retenue, comme en témoigne la modification adoptée par la Chambre permettant l'ajout du paragraphe (5) à l'article 36 de la Loi.

Les modifications apportées à l'article 62 concernant le rapport annuel du vérificateur sur la SRC répondent aux préoccupations exprimées antérieurement par la Société. Je crois qu'elles ont clarifié de façon satisfaisante les ambiguïtés que le projet de loi comportait dans sa version antérieure.

One amendment adopted in the House of Commons does, however, raise some concerns for the corporation. I refer to clause 46 (2) which requires the corporation to provide an international service. Our concerns are twofold. As you are probably aware, the corporation's directors have informed the government that effective April 1, the corporation can no

## [Traduction]

la communauté internationale et de lever le voile d'incertitude qui bouche leur horizon?

La Société Radio-Canada croit qu'elle a un rôle à jouer à cet égard: informer les Canadiens, leur fournir des précisions et leur faire savoir quelle est la position de leur pays et quel genre de rôle il joue dans le monde.

J'exprime ici l'espoir que le Sénat du Canada arrivera à faire dissiper plus rapidement les incertitudes qui nous paralysent à l'égard notamment de cette institution, en nous permettant de poursuivre notre tâche à un moment particulièrement difficile de l'histoire de notre pays et du monde.

Avec votre permission, je voudrais maintenant vous présenter les membres de notre équipe. Les personnes qui m'accompagnent sont Joan Gordon, directrice des relations parlementaires, M. Gerry Flaherty, conseiller général adjoint, et M. Michael McEwen, vice-président général. Avec votre permission, je passe la parole au président, M. Gérard Veilleux.

**M. Gérard Veilleux, président et directeur général, Société Radio-Canada:** Monsieur le président, honorables sénateurs, pour suivre la coutume, je dirai que nous sommes heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui, même s'il s'agit d'une journée particulièrement pénible. Radio-Canada et CBC prient pour ceux qui devront prendre des décisions très difficiles dans les prochains jours. Nous profitons également de l'occasion pour vous présenter à tous nos meilleurs vœux.

Nous comparaissons aujourd'hui pour faire quelques commentaires sur le projet de loi C-40 au nom de CBC et de Radio-Canada.

Je ferai deux sortes de commentaires: je ferai d'abord des commentaires au sujet des changements qui ont été apportés au projet de loi à la Chambre des communes, puis je parlerai des autres changements qui seront recommandés par la Société.

When Mr. Watson and I appeared before the House of Commons Committee responsible for studying Bill C-40 on March 12, 1990, we stated the opinion of the directors of the Corporation on certain specific issues. To prevent vacant positions from undermining the CBC Board of Directors' ability to discharge its statutory responsibilities, we recommended, among other things, that the expired term of a director be extended until a new director could be appointed. I am pleased to see that this suggestion was accepted, as witness the amendment passed by the House adding subsection (5) to section 36 of the Act.

The amendments made to section 62 concerning the auditor's annual report on the CBC respond to the concerns previously expressed by the Corporation. I believe they satisfactorily clarify the ambiguities of the bill in its earlier version.

Il y a toutefois un amendement, adopté à la Chambre des communes, qui suscite certaines préoccupations pour la Société. Il s'agit du paragraphe 46(2) qui oblige la Société à offrir un service international. Nos préoccupations sont de deux ordres. Comme vous le savez probablement, le conseil d'administration de la Société a averti le gouvernement qu'à

## [Text]

longer assume financial responsibility for the continued operation of the CBC international service. We understand that the government is currently exploring alternate funding sources.

The effect of subsection 46(2) would be to make it mandatory for the corporation to provide an international service in accordance with "such directions as the Governor in Council may issue". Our first concern is that the corporation should not be placed in the position of being obliged to provide a service without the assurance of adequate funding for that service. Our second concern is that the unrestricted authority of the Governor in Council to give binding directions to the corporation regarding the international service could potentially violate the long-standing tradition of programming independence of the international service. The power of the Governor in Council to give directions concerning the international service could also be problematical in that such directions could dictate a scope of operations for the service which outstrip the funding provided for the purpose.

We would recommend that subsection 46 (2) be amended in two respects: first, by the addition at the beginning of the subparagraph of the words, "Subject to the provision of the Corporation of adequate funding for the purpose"; and, secondly, by the addition at the end of the subparagraph of the following words "provided that no such direction shall relate to the programming or internal operations of the international service or shall be interpreted or applied so as to limit the freedom of expression or the journalistic, creative or programming independence enjoyed by the corporation in the provision of the international service".

You will recognize that the addition we propose to the end of subparagraph 2 reflects the language of sections 35 (2) and 52 (1) and is intended to assure to the international service the continuation of the tradition of programming independence and journalistic integrity which has built the enviable reputation of the international service throughout the world.

J'aimerais maintenant passer à un deuxième type de commentaire et revenir sur un certain nombre de recommandations que la Société a faites lors de sa comparution devant le comité de la Chambre des communes sur le projet de loi C-40 et au sujet desquelles aucune mesure n'a été prise jusqu'à maintenant.

Le premier point, et celui qui préoccupe davantage le Conseil d'administration de la SRC, est la disposition comprise à l'article 45, qui exige la mise sur pied de deux comités permanents, l'un sur la radiodiffusion de langue française et l'autre sur la radiodiffusion de langue anglaise. Comme la Société l'indiquait au comité de la Chambre des communes, «selon l'alinéa 3(1)1 du projet de loi, la Société devrait servir les intérêts de tous les Canadiens, de façon à refléter la globalité canadienne et la diversité régionale et à contribuer au partage d'une conscience et d'une identité nationales.»

À notre avis, la création de comités distincts sur la programmation française et anglaise irait à l'encontre de l'esprit de ces objectifs et créerait au niveau du Conseil d'administration une

## [Traduction]

partir du 1<sup>er</sup> avril, celle-ci ne pourrait plus assumer les responsabilités financières qu'entraîne le maintien du service de Radio-Canada international; sauf erreur, le gouvernement est actuellement en train d'étudier la possibilité de trouver d'autres sources de financement.

Le paragraphe 46(2) aurait pour effet d'obliger la Société à fournir un service international, «conformément aux instructions que le gouverneur en conseil peut donner». Nous trouvons que la Société ne devrait pas être obligée de fournir un service sans avoir la garantie d'obtenir des crédits suffisants à cette fin. La deuxième chose qui nous préoccupe, c'est que le pouvoir absolu du gouverneur en conseil de donner des instructions à la Société au sujet du service international risque d'entraver l'indépendance traditionnelle dont jouit la Société dans la programmation du service international. Le pouvoir du gouverneur en conseil de donner des instructions au sujet du service international risque également d'entraîner certains problèmes en ce sens que ces instructions risquent d'obliger la Société à donner à ce service une ampleur supérieure aux moyens financiers qui lui sont fournis à cette fin.

Nous recommandons d'apporter une double modification au paragraphe 46(2): Nous recommandons premièrement d'ajouter les termes «pour autant qu'elle ait reçu des fonds suffisants à cette fin» au début du paragraphe et, deuxièmement, d'ajouter les termes suivants à la fin du paragraphe: «pourvu que celles-ci ne concernent ni la programmation ni les activités internes du service international et pourvu que toute interprétation ou application de ces directives respecte la liberté d'expression ainsi que l'indépendance en matière de journalisme, de création et de programmation, dont jouit la Société dans l'organisation du service international».

Je vous signale que les termes que nous proposons d'ajouter à la fin du paragraphe 2 rappellent les termes employés aux paragraphes 35(2) et 52(1), afin de préserver dans le service international la traditionnelle indépendance dont jouit la Société dans la programmation ainsi que son intégrité journalistique qui ont permis à ce service d'acquérir une réputation enviable dans le monde entier.

I would now like to move on to a second type of comment and return to a certain number of recommendations which the Corporation made during its appearance before the House of Commons Committee on Bill C-40 and concerning which no measures have been taken to date.

The first point, and the point that more greatly concerns the Board of Directors of the CBC, is the provision in section 45 requiring two standing committees to be established, one on French-language broadcasting and another on English-language broadcasting. As the Corporation indicated to the House of Commons Committee, "Under paragraph 3(1)(i) of the bill, the Corporation should serve the interests of all Canadians so as to reflect the overall nature and regional diversity of Canada and to contribute to a common national conscience and identity."

In our view, the creation of separate committees on English and French programming would go against the spirit of these objectives and create a division among directors that would

## [Text]

division qui l'empêcherait de remplir son mandat, particulièrement dans le contexte actuel. Comme nous le disions au Comité de la Chambre des communes, « nous croyons qu'il devrait revenir au Conseil d'administration de la SRC de prendre les moyens les plus appropriés pour satisfaire aux objectifs fixés pour la SRC et que cette disposition de l'article 43 (qui est maintenant l'article 45) du projet de loi empiète sur cette liberté nécessaire. En outre, nous estimons que le fait de rendre ces comités responsables de la programmation de langue française et anglaise irait à l'encontre des responsabilités propres au Conseil d'administration dans son ensemble. » C'est pourquoi nous recommandons que l'article 45 soit rayé du projet de loi.

There is just one other recommendation which I would like to repeat from our submission to the Commons committee. It is a recommendation that the corporation be authorized to borrow, with the approval of the Governor in Council, on such terms as the Governor in Council may approve. Even this limited borrowing power would enable us to even out fluctuations in commercial revenue and would allow the corporation to invest in capital projects that offer clear, short-term benefits and pay back rather than having to tie up funds from the corporation's capital vote. As we pointed out, in the absence of such a provision it would remain beyond the power of either the corporation or the government to undertake or authorize any borrowing, however modest. The corporation remains of the view that a provision of this sort would be in the interest of improved financial efficiency, particularly at this time.

**The Chairman:** I do not know where I got the idea but I thought that the international service was run by the CBC but paid for by the Department of External Affairs. However, that was not the case, was it?

**Mr. Veilleux:** No.

**The Chairman:** I do not know where I got that idea. Senator Stewart.

**Senator Stewart:** Most of my questions are designed to clarify what has been said.

Mr. Watson made reference to calling upon the Senate for acceleration. I am not quoting him exactly; perhaps he would recall the words he used and tell us what he means.

**Mr. Watson:** I find that our staff is receiving some unclear messages from the Parliament of Canada right now as to what the members of these two chambers want from the CBC. A bill has been placed before the House of Commons. It has been there for a long time. A new chairman and president were named some sixteen months ago. The definition of the mandate was modestly revised in the projected bill. Our staff people—the people who make the programs and the people in the private sector who contribute to our programming—are saying, “Are we being taken seriously? Does national public broadcasting in this country matter to the leadership of the country any more?” It would be reassuring and would get them back to their cameras and typewriters with a sense of new confidence if this law could be settled and settled rela-

## [Traduction]

prevent the board from carrying out its mandate, particularly in the present context. As we told the House of Commons Committee, “We believe it should be up to the Board of Directors of the CBC to take the most appropriate steps to meet the objectives set for the Corporation and that this provision of section 43 (which is now section 45) of the bill encroaches on that necessary freedom. Furthermore, we feel that making these committees responsible for English- and French-language programming would go against the responsibilities of the Board of Directors as a whole.” That is why we recommend that section 45 be struck from the bill.

Il me reste à faire juste une autre recommandation que nous avons déjà faite au comité de la Chambre des communes. Nous recommandons que la Société soit autorisée à emprunter de l'argent, avec l'approbation du gouverneur en conseil, à des conditions qu'il approuve. Un tel pouvoir d'emprunt, même restreint, nous permettrait de compenser les fluctuations qui se produisent au niveau des recettes commerciales et il permettrait à la Société d'investir dans des projets d'équipements qui présentent des avantages manifestes à brève échéance; nous pourrions rembourser les emprunts au lieu de devoir immobiliser des fonds du crédit pour les dépenses en capital. Comme nous l'avons signalé, sans une telle disposition, ni la Société ni le gouvernement n'aurait le pouvoir de contracter ou d'autoriser un emprunt, si modeste soit-il. La Société est convaincue que la présence d'une telle disposition contribuerait à accroître son efficacité financière, surtout pour le moment.

**Le président:** Avant de donner la parole au sénateur Stewart, je dois dire que je croyais que le service international était administré par Radio-Canada mais que les dépenses étaient payées par le ministère des Affaires extérieures; j'ignore d'où me vient cette idée. Ce n'était donc pas le cas, n'est-ce pas?

**M. Veilleux:** Non.

**Le président:** Je ne sais pas où je suis allé chercher cette idée. Sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Dans la plupart de mes questions, je demanderai des éclaircissements sur ce qui a été dit.

Mr. Watson a dit qu'il comptait sur le Sénat pour faire accélérer le processus. Je ne cite pas exactement ses propos; il pourra peut-être les répéter et nous dire ce qu'il entend par là.

**M. Watson:** Je trouve que notre personnel reçoit des messages brouillés du Parlement du Canada pour le moment; nous ne savons pas très bien ce que les membres des deux Chambres attendent de Radio-Canada. La Chambre des communes a été saisie d'un projet de loi depuis longtemps. Il y a environ 16 mois qu'un nouveau président du conseil d'administration et qu'un nouveau président de la Société ont été nommés. La mission de la Société a été légèrement revue dans le projet de loi. Nos employés, ceux qui font les émissions, et les gens du secteur privé qui participent à nos émissions se demandent si on les prend au sérieux. Ils se demandent si les dirigeants de notre pays attachent encore une certaine importance au réseau public de radiodiffusion. Si cette loi pouvait être réglée relativement vite, ils seraient rassurés et ils se remettraient derrière

[Text]

tively quickly. I just fear that if it goes on and on, there will be an erosion of an already quite seriously eroded confidence on the part of our own staff members, who are deeply concerned as to whether or not the people of this country, represented by their Parliament, take the public broadcaster as a serious institution.

**Senator Stewart:** With regard to the international service, there was a request that the bill be modified so that the requirement that the Canadian Broadcasting Corporation provide an international service be contingent upon the provision of adequate funding. That seems a very reasonable request.

Would not the same request apply equally to all the other services provided by the Canadian Broadcasting Corporation or is adequate funding so evidently a requirement that there is felt to be no need for that kind of condition with regard to the other operations of the CBC?

**Mr. Veilleux:** Senator Stewart, I should like to try to answer your question. To my knowledge the inclusion of this clause relating to the international service is the only one that makes this service mandatory and, therefore, removes all forms of discretionary judgment from the hands of the body that makes the final decision in the CBC—the board of directors. We say that if the board of directors can no longer be in a position to review the full range of its priorities because of what is now dictated to it, then there is an accompanying provision that should be there, and that is the provision of adequate funding for that obligation.

**Mr. Watson:** I should like to add a note to that, senator. The 1968 law under which we operate—and this has been a long tradition with the corporation—has made it obligatory for the corporation to extend services to all Canadians as funds become available. Then the services that are to be extended are left to the board of directors of the corporation to determine and, as the president said, to prioritize. In this particular case, this is an unusual demand. It does not say anywhere else that we must bill the station in Moose Jaw or we that must provide a daily program of discussion of youth issues. It leaves that to the discretion of the board and the programmers. In this case the corporation has been instructed specifically to maintain that service.

**Senator Stewart:** My next question is rather broad, but it was raised in connection with the international service. It relates to the possible danger that instructions from the Governor in Council might have the effect of violating journalistic integrity. I assume that in this advanced day and age, when journalists seldom confine themselves to the mere facts but feel licensed to do more than report mere facts, we are going to be given news accounts, let us say, which are coloured by the personal views and prejudices of the journalists. It is only realistic to assume that that is going to happen.

My question is this: How does the corporation require its journalists to be responsible in performing their duties with regard to this matter of personal views and prejudices? Does someone review what they have broadcast? Once in a while do people say, "That story out of Halifax, you got one facet of it right but you didn't report the other facets. Why not?" Does that sort of thing happen?

[Traduction]

leurs caméras et leurs marchines à écrire avec un regain de confiance. Je crains tout simplement que la situation ne cesse de se détériorer et que cela ne sape encore davantage le moral déjà très bas de nos employés qui se demandent si les Canadiens, qui sont représentés par le Parlement, prennent la radio-diffusion publique au sérieux.

**Le sénateur Stewart:** En ce qui concerne le service international, vous recommandez de modifier le projet de loi de façon à ce que la Société Radio-Canada ne soit obligée de fournir un service international que si on lui donne des fonds suffisants. Cela semble raisonnable.

Cette recommandation ne serait-elle pas également valable pour tous les autres services fournis par la Société Radio-Canada, ou bien la nécessité d'avoir des fonds suffisants est-elle tellement évidente qu'il n'y a pas besoin de prévoir ce genre de condition pour les autres activités de Radio-Canada?

**M. Veilleux:** Sénateur Stewart, je vais essayer de répondre à votre question. À ma connaissance, cette disposition du projet de loi qui porte sur le service international est la seule qui contraigne la Société à fournir ce service; elle empêche l'organe de la Société qui prend les décisions finales, c'est-à-dire le conseil d'administration, d'utiliser le moins possible son jugement. Par conséquent, nous trouvons que si le conseil d'administration ne peut plus être en mesure de revoir l'ensemble de ses priorités à cause des instructions qu'on lui donne, il faut ajouter une disposition prévoyant l'octroi de crédits suffisants pour lui permettre de s'acquitter de cette obligation.

**M. Watson:** Je voudrais ajouter quelque chose, honorable sénateur. La loi de 1969 qui régit nos activités oblige la Société à offrir ces services à tous les Canadiens, en fonction de ses moyens financiers, et c'est une vieille tradition. C'est au conseil d'administration qu'il appartient d'établir un ordre de priorité des services à offrir, comme l'a signalé le président. Dans le cas qui nous occupe, nous avons affaire à une exigence inhabituelle. La loi actuelle ne nous oblige nullement à envoyer la facture à la station de Moose Jaw ni à avoir une émission quotidienne sur les problèmes qui intéressent les jeunes. Elle laisse au conseil d'administration et aux programmeurs le soin de prendre la décision. Dans ce cas-ci, on a donné l'ordre à la Société de maintenir le service en question.

**Le sénateur Stewart:** Ma question suivante est assez générale, mais elle a été soulevée à propos du service international. Il s'agit du risque que les instructions du gouverneur en conseil portent atteinte à l'intégrité journalistique. Je pars du principe qu'à notre époque, les journalistes se contentent très rarement de relater les faits et qu'ils se sentent autorisés à aller plus loin et que par conséquent nous aurons des reportages influencés par les opinions personnelles et les préjugés des journalistes. Il est réaliste de croire que c'est ce qui va se passer.

Voici ma question: Comment la Société oblige-t-elle les journalistes à faire preuve de maturité dans l'exercice de leurs fonctions? Comment règle-t-elle cette question des opinions et des préjugés personnels? Vérifie-t-on leurs reportages? Leur fait-on de temps en temps ce genre de remarques: «À propos de ce reportage sur Halifax, vous avez bien exposé un des aspects

[Text]

**Mr. Veilleux:** CBC enjoys, under the current legislation, and will enjoy, under the proposed legislation, a great deal of journalistic independence. That is quite a burden to carry, and we are aware of that. In the discharge of that very heavy responsibility over the years, the CBC has developed what is called a journalistic policy. It is contained in a book that every journalist who enters CBC obtains and is given training on. It covers just about every situation one can imagine. Our journalists are told to follow this policy. That journalistic policy is developed by senior management at CBC and is subject to approval by the board of directors at the CBC. So it is approved at the highest level.

Secondly, we want to ensure that we create a greater element of accountability. In further increasing and enhancing the sense and view of accountability on the part of our journalists, we recently created an Office of Journalistic Policy and Practices. This office consists of two senior officers who are attached to my office and answer directly to me. This office is a recent development, and we are going to start promoting it. These senior officers act as ombudsmen on my behalf. Anyone in the public, Members of Parliament or listeners who have a complaint, can write and have this complaint reviewed. We follow is we try to get the programming people involved first because it is their line of responsibility. If a satisfactory answer is not given, then the Office of Journalistic Policy and Practices enters the picture and reviews all the facts, the tapes, the soundtracks and they come to a judgment. They then advise me and it is up to me to determine what follow-ups are to be made.

Thirdly, in the province of Quebec, as Senator Chaput-Rolland will know, Radio-Canada is also a member of Le conseil de la presse. That is a third element of accountability.

Fourthly, people can write to the CRTC. I can assure you that the CRTC will follow up with us and will tell us that they have received a complaint. We then have to satisfy the CRTC. If we do not do that, they file it and bring it up at the time of our licence renewal.

These four elements are probably the most stringent standards of journalistic practice that exist in the country. In fact, we have asked private television and radio organizations to join us in the application of these standards but most of them have declined on the grounds that they are too stringent.

**Senator Stewart:** When was the office of the ombudsmen created?

**Mr. Veilleux:** About a year and a half or two years ago. We have recently increased their responsibility and visibility.

**Senator Stewart:** In the academic world professors enjoy tenure, which means that they can get away with virtually anything. What about your journalists? If a journalist is said to have delivered a slanted news account or commentary, what

[Traduction]

de la question, mais vous avez omis les autres. Pourquoi?» Est-ce qu'on leur fait parfois ce genre de remarques?

**M. Veilleux:** Sous le régime législatif actuel, Radio-Canada jouit d'une grande indépendance journalistique et la Société continuera à jouir d'une grande indépendance sous la nouvelle loi. Cette indépendance est une lourde responsabilité, et nous en sommes conscients. Aussi, Radio Canada a élaboré au fil des ans une politique en matière de journalisme qui est exposée dans un livre que l'on remet à tous les journalistes engagés par la Société; ceux-ci reçoivent également une certaine formation sur cet ouvrage qui aborde pratiquement toutes les situations imaginables. Les journalistes sont tenus de suivre cette politique qui a été élaborée par la haute direction de Radio-Canada et qui doit être approuvée par le conseil d'administration de la Société. Elle est donc approuvée au plus haut niveau.

Pour ailleurs, nous tenons à accroître le degré de responsabilité personnelle. Afin d'aiguiser le sens des responsabilités de nos journalistes, nous avons créé récemment un Bureau de la politique et des pratiques journalistiques. Ce bureau est dirigé par deux cadres supérieurs qui sont rattachés à mon bureau et qui relèvent par conséquent directement de moi. Ce bureau est nouveau et nous allons commencer à en parler. Ces cadres supérieurs jouent le rôle d'ombudsmen en mon nom. Tous les citoyens, tous les députés ou tous les auditeurs qui ont une plainte à faire peuvent écrire pour la soumettre et pour la faire étudier. Nous demandons d'abord aux responsables des programmes de répondre, car cela relève de leur domaine. S'ils ne donnent pas une réponse satisfaisante à la personne qui a écrit, le Bureau de la politique et des pratiques journalistiques, les ombudsmen, interviennent et ils examinent tous les faits, les bandes, les pistes sonores, puis ils portent un jugement. Ils me font ensuite une recommandation. C'est à moi de décider ce qu'il faut faire ensuite.

Troisièmement, dans la province de Québec, comme le sait le sénateur Chaput-Rolland, Radio-Canada est également membre du Conseil de la presse. C'est un troisième élément de responsabilité.

Quatrièmement, les gens peuvent écrire au CRTC. Je vous assure que la CRTC nous fera savoir qu'il a reçu une plainte. Nous devons alors lui donner satisfaction sinon la plainte est portée à notre dossier et on le ressort quand le moment de renouveler notre licence est arrivé.

Ces quatre éléments sont probablement les normes journalistiques les plus stricts qui existent au pays. Nous avons demandé en fait aux sociétés privées de télédiffusion et de radiodiffusion d'appliquer nos normes et la plupart d'entre elles ont refusé sous prétexte qu'elles sont trop strictes.

**Le sénateur Stewart:** Quand le Bureau des ombudsmen a-t-il été créé?

**M. Veilleux:** Il y a un an et demi ou deux. Nous avons dernièrement accru ses responsabilités et sa visibilité.

**Le sénateur Stewart:** Dans les milieux universitaires, les professeurs jouissent d'une grande sécurité d'emploi, ce qui veut dire qu'ils peuvent pratiquement faire n'importe quoi. Qu'en est-il des journalistes? Que se passe-t-il si un journaliste est accusé d'avoir fait un reportage ou un commentaire biaisé?

[Text]

happens? In other words, how many have had their tenure terminated by reason of failure to correct their ways?

**Mr. Michael McEwen, Executive Vice-President, Canadian Broadcasting Corporation:** Senator Stewart, none of the journalists have tenure in the academic sense of tenure. Some of them are producers and belong to a particular producers' association; others are guild members; others are freelance commentators. All of the applications of the policy indicate that, where there is a transgression, appropriate disciplinary action will be taken. That could be anything from a letter on file to a suspension to a dismissal, if appropriate.

I do not have the numbers in front of me and I am not sure that that is appropriate for this conversation, but that policy is applied regularly by our journalistic management, reviewed by network management and reviewed by senior management here, as appropriate.

**Senator Stewart:** So dismissals, in fact, have taken place?

**Mr. McEwen:** They have taken place.

**Senator Stewart:** I should like to ask about the request for authority to borrow. What would you put up as collateral?

**Mr. Veilleux:** This is a subject on which I feel more passionately now than I did two years ago. I want senators to know what it is like to run CBC. This is a business of \$1.3 billion a year, which is financed roughly 70 per cent by government appropriation which, as you know, has been relatively flat, and 30 per cent by commercial advertising. To run the business, the law stipulates that we cannot borrow and we cannot have a deficit.

I have talked to business colleagues across the country and asked, "If you had to run a \$1.3 billion business with these constraints and this financing, could you do it?" All of them have said no, that it would be impossible. They have said that we are being asked to perform miracles from year to year. Remember that funding is only on a yearly basis.

I think the time has come to revisit the power to borrow. Obviously we would use it in a very limited way. It is not the intention of CBC to enter massively into debt financing. It would be used subject to Governor in Council approval. The collateral that we would use would be of two kinds. One is the commercial revenues that we anticipate so that we could even out the fluctuation. This year we had a major drop. We expect that the market will pick up again and we would have a mechanism to even out these fluctuations. You cannot decide to withdraw the whole schedule of programs because the economy is going down and the war is on. We would have short-term borrowing. Another option is the fact that there are opportunities to invest in capital projects which have a very good rate of return. We would enter into such projects on the basis of short-term loans, which would be repaid, rather than

[Traduction]

Autrement dit, combien de journalistes ont été démis de leurs fonctions parce qu'ils refusaient de se corriger?

**M. Michael McEwen, vice-président général, Société Radio-Canada:** Sénateur Stewart, aucun journaliste n'a une stabilité d'emploi comparable à celle des professeurs d'université. Certains journalistes sont des producteurs et ils font partie d'une association de producteurs; d'autres sont membres d'une corporation et d'autres encore sont des commentateurs indépendants. À en juger d'après toutes les applications de la politique, on est en droit de croire qu'en cas de transgression, les mesures disciplinaires qui s'imposent seront prises. Il pourrait s'agir d'une lettre versée au dossier, comme d'une suspension ou d'un renvoi.

Je n'ai pas les chiffres sous les yeux et je ne crois pas que ce soit nécessaire dans le contexte de cette discussion, mais cette politique est appliquée régulièrement par la direction journalistique, et elle est revue par la direction du réseau et, au besoin, par la haute direction.

**Le sénateur Stewart:** Il y a donc eu des renvois?

**M. McEwen:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Je voudrais vous poser une question au sujet de la recommandation sur le pouvoir d'emprunt. Que donneriez-vous en garantie?

**M. Veilleux:** C'est un sujet qui m'emballé encore plus qu'il y a deux ans. Je tiens à donner une idée aux honorables sénateurs de ce que c'est de diriger Radio-Canada. Il s'agit d'une entreprise ayant un chiffre d'affaires de 1,3 milliard de dollars par an et qui est financée dans une proportion d'environ 70 p. 100 grâce aux crédits votés par le gouvernement, crédits dont le montant ne varie guère, comme vous le savez, et dans une proportion de 30 p. 100 par la publicité commerciale. La Loi précise que nous ne pouvons pas emprunter de l'argent ni faire de déficit.

J'ai posé la question suivante à des chefs d'entreprise de toutes les régions du pays: «Si vous deviez diriger une entreprise de 1,3 milliard de dollars avec ce genre de crédits et ce genre de contraintes, que feriez-vous?» Ils m'ont tous répondu que ce serait impossible. Ils ont dit qu'on nous demande de faire des miracles pour survivre d'une année à l'autre. Il ne faut pas oublier que les crédits sont seulement annuels.

Il est temps de revenir au système du pouvoir d'emprunt. Nous l'utiliserions avec beaucoup de circonspection, cela va de soi. Radio-Canada n'a pas l'intention de s'endetter jusqu'au cou. Pour pouvoir exercer ce pouvoir, il faudrait avoir l'autorisation du gouverneur en conseil. Les garanties que nous offririons seraient de deux sortes. D'une part il y aurait les recettes commerciales prévues. Nous voudrions pouvoir compenser les fluctuations qui existent à ce niveau. Elles ont considérablement baissées cette année. Nous pensons que la situation redeviendra favorable et le pouvoir d'emprunt nous permettrait d'avoir un moyen de compenser ces fluctuations. On ne peut pas décider de supprimer tous les programmes à cause du ralentissement économique et de la guerre. Nous ferions des emprunts à court terme. Une autre possibilité est le fait qu'il existe certaines occasions d'investir dans des projets d'équipement qui sont d'un très bon rapport. Nous ferions des

[Text]

tie up the operating funds of the corporation, which are needed for the corporation.

**Senator Stewart:** That sounds very much like the argument originally made when governments got into the business of maintaining national debts.

What is to prevent a series of successors from expanding the debt of the corporation? You talked about borrowing in a limited way. Is there to be sort of a Gramm-Rudman limit on what you can do?

**Mr. Veilleux:** In our submission we say that it is subject to the Governor in Council knowing the process. This would go through the Treasury Board, the Minister of Finance, and then the Governor in Council by way of process. There would be enough roadblocks to prevent that.

**Senator Stewart:** Surely a government itself hard-pressed for money would be very tempted to say, "Yes, we'll cut back the CBC's allocation this year but we will allow them to borrow." In other words, it will just become another line in the national debt. Is there not that danger?

**Mr. Veilleux:** There is a possibility of that danger, Senator Stewart. If the power was given, I, as president, would go to the board of directors and submit a set of criteria and guidelines under which that power should and would be used. Those criteria and guidelines would strictly conform to those sorts of things that I have mentioned.

**Senator Stewart:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Spivak.

**Senator Spivak:** You state in your brief that, in section 31(1) the corporation is called upon to serve the interests of all Canadians by reflecting Canada and its regions. I am concerned with the priority that you give within your mandate to the originating programming in the regions. This is of great concern to the people in my provinces of Manitoba. They are anticipating even more disadvantaged kinds of circumstances for the creation of programming if the financial crunch on the CBC continues, so that the choice has to be made between maintaining the central programming capacities and the ability to program within the regions. Could you elaborate on how high that priority is.

I am not too familiar with the bill yet. Could you tell me whether this legislation gives you not only the authority but the responsibility to maintain that regional thrust? Not only in these times, but in all times, you cannot have a view of Canada which comes out of Toronto, because it is a very different view than comes out of Quebec or Manitoba. If there is a single national institution that people feel passionate about, it is the CBC. Certainly in Manitoba I have heard people say that if one part of the format of CBC radio is changed, they are prepared to march on Parliament. They do not want any change

[Traduction]

emprunts que nous rembourserions à brèves échéances au lieu d'immobiliser les fonds de fonctionnement de la Société, car elle en a besoin.

**Le sénateur Stewart:** Cela rappelle beaucoup les arguments qui avaient été avancés lorsque les gouvernements se sont mis à maintenir les dettes nationales.

Qu'est-ce qui peut empêcher une série de successeurs d'augmenter la dette de la Société? Vous avez parlé d'emprunter peu d'argent. Prévoyez-vous une certaine limite analogue à celle qui est prévue dans la Loi Gramm-Rudman pour votre capacité d'emprunt?

**M. Veilleux:** Nous disons dans notre recommandation qu'il faut l'approbation du gouverneur en conseil, tout en connaissant le processus. On passerait d'abord par le Conseil du Trésor, par le ministre des Finances puis par le gouverneur en conseil. Il y aurait suffisamment d'obstacles pour éviter les abus.

**Le sénateur Stewart:** Il est certain qu'un gouvernement qui n'a pas assez d'argent serait très tenté de dire ceci: «Nous réduirons les crédits de Radio-Canada pour cette année, mais nous lui permettrons d'emprunter de l'argent.» Autrement dit, cet emprunt viendra se greffer à la dette nationale. Ne court-on pas ce danger?

**M. Veilleux:** C'est possible, honorable sénateur Stewart. Si l'on nous accordait un pouvoir d'emprunt, en ma qualité de président, j'irais trouver le conseil d'administration et je lui présenterais une série de critères et de directives à appliquer, qui seraient strictement conformes au genre de critères dont j'ai parlé.

**Le sénateur Stewart:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Spivak.

**Le sénateur Spivak:** Vous avez dit dans votre mémoire qu'au paragraphe 31(1) du projet de loi, on demandait à la Société de servir les intérêts de tous les Canadiens en produisant des émissions qui reflètent le Canada et ses différentes régions. Je me demande quelle priorité vous accordez dans le cadre de votre mission à la production d'émissions dans les différentes régions. Je viens du Manitoba et je sais que les Manitobains sont très inquiets à ce sujet. Ils prévoient que la situation se détériorera davantage et que les circonstances se prêteront encore moins à la production de programmes régionaux si l'état financier continue à se resserrer autour de Radio-Canada et ils craignent qu'il faille choisir entre le maintien des ressources centrales de programmation et la possibilité de continuer à produire des programmes régionaux. J'aimerais savoir si vous pourriez me préciser quelle priorité la Société accorde à la programmation régionale.

Je ne connais pas très bien le projet de loi. Pourriez-vous me dire s'il vous donne non seulement le pouvoir mais aussi la responsabilité de maintenir cette tendance régionale? Non seulement à notre époque, mais en tout temps, on ne peut pas avoir une vue du Canada à partir de Toronto, parce qu'elle est très différente de la vue que l'on en a au Québec ou au Manitoba. S'il y a une institution nationale qui passionne les Canadiens, c'est bien Radio-Canada. J'ai entendu des Manitobains dire que si l'on modifie un aspect de la radio de Radio-Canada, ils étaient disposés à aller manifester devant le Parlement. Ils

[Text]

such as is being contemplated at CBC radio, and I can understand that.

I just spent three weeks in Hawaii, and I found to my delight and surprise that I could hear, over public radio, "As It Happens" and other programs, and I felt a surge of national pride. I should like some elaboration on regional programming from the point of view of priority and whether this legislation, which we are called upon to approve, fully supports that or if there is some room for improvement in the mandate and authority it imposes upon the CBC to protect creation and production of programs at the regional level.

**Mr. McEwen:** Senator, perhaps I could start by saying that our commitment remains very high. You are probably aware that, as an example, the English radio networks are the most decentralized public radio networks in the world. That commitment remains and it will be there in the future. Our English television network, to which I believe you were directing many of your comments, has done a great amount of work in the development of national programming from the regions over the past few years. The development of the Canadianization of the English television schedule has principally been done on programming from the regions, independent production from the regions, such as from Vancouver, Winnipeg, Halifax and all across the country.

*Newsworld* is a service that originates in Winnipeg, Calgary, Halifax, and again, all across the country. Virtually all the new production being done on English television is coming from outside Toronto. It is true that it is being organized in Toronto, but every network has to have a headquarters. However, much of the production is being done in the regions. The commitment to do regional programming for national distribution remains a cornerstone of our programming plans for the future, and as I read the legislation—and the president may want to elaborate further—we certainly have the authority to maintain that. Indeed, part of our mandate is to reflect this country, one part to the other.

**The Chairman:** Senator Chaput-Rolland, do you have a supplementary?

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Je comprends très bien la préoccupation du sénateur Spivak pour une programmation à la grandeur du Canada. Étant le seul sénateur d'expression française ici, je vais poursuivre en anglais.

You have talked about the national news network, and yesterday I referred to it, and I think you know as well as I do, and as Mr. Watson does, too, that in Quebec we are slightly peeved at the fact that we don't have this network service. That is my first reflection.

The second is that I find it very hard to reconcile your affirmation of your mandate, which I know perfectly well, to have programming from regions of Canada, and yet quite recently you closed most of the regional centres. I understand, as I believe Senator Stewart said, that Toronto is where you mix

[Traduction]

s'opposent aux changements qui sont envisagés, et je les comprends bien.

Je viens de passer trois semaines à Hawaï et j'ai constaté avec plaisir et avec surprise que je pouvais capter à la radio publique l'émission *As It Happens* ainsi que d'autres, ce qui a provoqué en moi un regain de fierté nationale. Je voudrais savoir quelle priorité vous accordez à la programmation régionale et si le projet de loi, que l'on nous demande d'adopter, appuie entièrement ce secteur ou s'il y a moyen d'améliorer ou de modifier la mission qu'il confie à Radio-Canada et l'obligation qu'il lui impose de protéger ce secteur et de créer et produire des émissions à l'échelle régionale.

**M. McEwen:** Honorable sénateur, je pourrais signaler d'abord que nous tenons beaucoup à maintenir cet aspect régional. Vous savez probablement, par exemple, que les réseaux radio de CBC sont parmi les réseaux radiophoniques les plus décentralisés du monde. Nous maintenons notre engagement dans ce domaine et nous le maintiendrons à l'avenir. Le réseau de la télévision anglaise de Radio-Canada sur lequel portait, je crois, une bonne partie de vos commentaires, s'efforce depuis quelques années de produire des émissions nationales à partir des régions. La canadanisation du programme de la télévision anglaise s'est faite principalement grâce à des émissions produites dans les régions, grâce à des productions régionales indépendantes, qui viennent de Vancouver, de Winnipeg, de Halifax et de toutes les autres régions.

*Newsworld* est un service qui est donné à partir de Winnipeg, Calgary, Halifax et de toutes les autres régions. Presque toutes les nouvelles productions faites pour la télévision anglaise viennent d'ailleurs que de Toronto. Il est vrai que l'organisation est faite à Toronto, mais tous les réseaux de radiotélédiffusion doivent avoir une administration centrale. Une bonne partie de la production se fait toutefois dans les différentes régions. La volonté de produire dans les régions des émissions destinées à être diffusées dans tout le pays demeure la pierre d'angle de nos projets d'avenir en matière de programmation et, d'après ce que j'ai pu voir dans le projet de loi, et notre président voudra peut-être donner des précisions à ce sujet, nous aurons le pouvoir de conserver des émissions régionales. Notre mission consiste à donner un reflet de notre pays, d'un océan à l'autre.

**Le président:** Sénateur Chaput-Rolland, avez-vous une question supplémentaire à poser?

**Senator Chaput-Rolland:** I very much understand Senator Spivak's concern for national programming. Since I am the only French-speaking senator here, I will continue in English.

Vous avez parlé du réseau de nouvelles nationales; j'en ai parlé hier et je crois que vous savez aussi bien que moi, et M. Watson aussi, que nous sommes un peu fâchés au Québec de ne pas avoir ce service. Voilà la première remarque que je voulais faire.

La deuxième, c'est qu'il est très difficile de faire le lien entre votre mission, que je connais parfaitement et qui consiste à faire des émissions à partir des différentes régions du Canada, et votre décision récente de fermer la plupart des centres régionaux. Comme l'a dit, je crois, le sénateur Stewart, c'est à

**[Text]**

your programming, but how can you tell me today that you are going to keep your regional desks when so many of them are closed in Quebec and throughout Canada? It has angered a lot of people. There are 1,700 people on the street. I do not blame the CBC for that. The cuts may have been necessary but they were not always applied, if you will allow me, sir, with the greatest tact.

**M. Veilleux:** Je pense que vous avez soulevé deux questions dans vos propos. Je voudrais référer aux deux, en commençant peut-être par votre dernier commentaire. Il est vrai que nous avons dû annoncer le 5 décembre dernier des réductions très importantes qui, je l'admets, en raison de fuite, ont été faites de façon précipitée. Elles n'ont pas été faites avec tout le doigté qui aurait dû être utilisé. Personnellement, j'ai offert mes excuses à tous les employés de Radio Canada.

Dans la philosophie qui a inspiré ces réductions, on a voulu au moins faire un effort très grand de conceptualisation afin de ne pas simplement dire: ça tombera ou ça ne tombera pas. La programmation réseau faite en région a toute été protégée. C'est la programmation locale qui a été affectée, pas la programmation réseau.

À Ottawa par exemple, il y a une émission qui s'intitule "Bouffée de santé". Elle est faite à Ottawa et elle passe sur le réseau. Malgré le fait qu'on a réduit dans la région d'Ottawa de façon assez importante, cela touche à peu près 100 personnes à Ottawa, cela n'a pas fait beaucoup de bruit, mais c'est cela. La programmation réseau demeure. On a dit à toutes nos stations de protéger la programmation réseau pour précisément maintenir cette dimension régionale au mandat de Radio-Canada. Je pense que cela rejoint les commentaires de madame Spivak.

En ce qui concerne la chaîne de nouvelles continues en français, le Conseil d'administration a approuvé en principe que Radio-Canada aille devant le CRTC pour déposer une demande.

La question qui reste à trancher est double. Comment financera-t-on cette affaire à la lumière de la fragmentation du marché, surtout au Canada français. Deuxièmement, quel sera le meilleur moment, étant donné la cédule de travail du CRTC, avec toutes ses auditions sur l'étagement de la tarification. On attend selon nous le meilleur moment pour se présenter. Mais l'engagement de Radio-Canada est complet. Nous souhaitons et nous souhaiterons avoir le plus d'appui possible lorsque nous déposerons notre demande.

**The Chairman:** Did you have a question on the same subject, Senator Spivak?

**Senator Spivak:** Yes. I just wanted a comment on something your colleague did not express exactly. What is it in the legislation, other than in this one clause, that maintains that legislative mandate and authority to protect the origination and production of programming within the regions? Some have been cut. *The Food Show*, which has been produced in Saskatchewan, has been cut, and Winnipeg is worried about the loss of one of its good programs, "24 Hours". So it is one thing

**[Traduction]**

Toronto que vous organisez les programmes, mais comment pouvez-vous dire par contre aujourd'hui que vous allez conserver les bureaux régionaux alors qu'un très grand nombre de bureaux ferment leurs portes au Québec et dans toutes les autres régions du Canada? La fermeture de ces bureaux a irrité bien des gens. Il y a 1,700 personnes dans la rue. Je ne le reproche pas à Radio-Canada. Les réductions étaient peut-être nécessaires mais, sauf votre respect, monsieur, je trouve qu'elles n'ont pas toujours été faites avec beaucoup de tact.

**Mr. Veilleux:** It seems to me you have raised two questions in your remarks. I would like to answer both, starting perhaps with your last comment. It is true that, on December 5 last, we had to announce very deep cutbacks, which I admit were made precipitously because of a leak. They were not made with all the skill that should have been used. I personally apologized to all CBC employees for that.

In the philosophy behind the cutbacks, we wanted at least to make a very big effort at conceptualization so as not simply to say: let the chips fall where they may. All network programming produced in the regions was protected. It was local programming that was affected, not network programming.

In Ottawa, for example, there is a program called "Bouffée de santé". It is produced in Ottawa and broadcast on the network. Despite the fact that we made fairly extensive cutbacks in the Ottawa area—they affected roughly 100 employees in Ottawa—we didn't hear much about it. But that's that. The network programming stayed. We told all our stations to protect network programming, precisely so that we could maintain this regional aspect of the CBC's mandate. I think that responds to Mrs. Spivak's comments.

As regards the French news channel, the Board of Directors approved in principle the idea that the CBC should submit an application to the CRTC.

The question that remains to be decided is a two-fold one. First, how will we finance this venture in light of our fragmented market, particularly in French Canada? Second, what would be the best time, given the CRTC's work schedule, with all its hearings on rate schedules? In our opinion, we should wait for the most opportune moment to go before the CRTC. But the CBC's commitment is there. We hope to have as much support as possible when we file our application.

**Le président:** Aviez-vous une question à poser sur le même sujet, sénateur Spivak?

**Le sénateur Spivak:** Oui. Je voudrais aborder un point qui n'a pas été suffisamment éclairci par votre collègue. Cet article mis à part, quelle disposition du projet de loi confirme la mission et le pouvoir législatif de protéger la production d'émissions dans les régions? Certaines émissions régionales ont été supprimées. Il paraît que *The Food Show* a été supprimé, alors que c'est une émission produite en Saskatchewan. À Winnipeg, on se tracasse au sujet de la disparition d'une des excellentes émissions régionales, *24 Hours*. C'est

[Text]

to say you are protecting regional production but the reality is another thing.

**Mr. Gerry Flaherty, Assistant General Counsel, Canadian Broadcasting Corporation:** If I might, Senator Spivak, you are quite right to identify clause 3(1)(i) as the clause in which the core of the CBC's mandate is found.

**Senator Spivak:** It is quite vague.

**Mr. Flaherty:** Throughout the rest of the bill there is referral back to that clause. All the powers given to the corporation are given for the purpose of fulfilling that mandate. That mandate covers a lot of bases, but it has to be realized that the implementation of that mandate is left to an independent board of directors. So, from time to time, based on the availability of funds and what is perceived to be important in the life of the nation, the board of directors has to make decisions as to what specific programs can be put on the air to fulfil that mandate. While there is no specific obligation to maintain individual programs, there is clearly an overall obligation to fulfil the broad, general policy objectives laid down in that clause. If a decision was made to terminate a particular program, I suppose it must have been on the basis that the program was not fulfilling its objective, and hopefully, another program would replace it and fulfill the objective. All of that being said, I suppose the reality of the situation is that whatever the corporation can do has to be curtailed when funds are not available. While there are lots of very salutary things we would like to do, it is not always possible to do everything.

**Senator Spivak:** I think you have answered my question clearly but you have not assuaged my fears because it is difficult to see that there will be a huge outflow of funds in the foreseeable future. It is very easy to cut production demands in the outposts in order to maintain high-quality programming in the centre; I understand that. However, it is regrettable that the legislation is not stronger in the diffusion. Thank you.

**Mr. Flaherty:** If I might just react to that, I think it would be quite wrong for Parliament to attempt to fashion a mandate that would be so specific it would tie the hands of the directors of the corporation, because I think one of the great merits of the CBC, even though it is publicly funded, is that it has maintained an image of independence—I think that is quite true around the world—whereas there are many government-funded broadcasting organizations that are perceived as thinly veiled vehicles for putting forward government policies. The CBC has traditionally enjoyed an image of independence and integrity, and I think it would be difficult to try to be more specific. I share your concern that in times of financial stress we cannot do everything and things may have to be cut, but overall I think that this is the best that Parliament can do in terms of giving a broad mandate to the corporation.

**The Chairman:** Senator Davey?

[Traduction]

bien beau d'affirmer que vous protégez la production régionale, mais la réalité est différente.

**M. Gerry Flaherty, conseiller général adjoint, Société Radio-Canada:** Sénateur Spivak, vous avez parfaitement raison de dire que c'est à l'alinéa 3(1)(i) que se trouve la partie essentielle de la mission de Radio-Canada.

**Le sénateur Spivak:** Il est assez vague.

**M. Flaherty:** Dans tout le reste du projet de loi, on nous renvoie continuellement à cet alinéa. Tous les pouvoirs qui sont accordés à la Société lui sont octroyés pour lui permettre de remplir cette mission. Je crois qu'en examinant l'énoncé de cette mission, on constate qu'il est très général, mais il ne faut pas oublier qu'on laisse le soin à un conseil d'administration indépendant de décider comment la Société doit s'en acquitter. Il arrive ainsi que le conseil d'administration doive décider quelles émissions il convient de radiodiffuser ou de télédiffuser pour s'acquitter de cette mission, en fonction des fonds disponibles et des aspects de la vie du pays qui sont jugés importants. Alors que la Société n'a aucune obligation de maintenir certaines émissions précises, elle est obligée d'essayer d'atteindre en gros les objectifs qui ont été exposés dans cette disposition du projet de loi. Quand on décide de supprimer une émission, je suppose que c'est parce que certaines personnes ont jugé qu'elle n'atteignait pas l'objectif qu'on lui avait fixé. Nous osons espérer qu'elle serait remplacée par une autre émission conçue de façon à atteindre cet objectif. Cela dit, je suppose qu'en réalité, il faut réduire les activités quand la Société manque de fonds. Alors que nous voudrions poursuivre toute une série d'activités très intéressants, il n'est pas toujours possible de tout faire.

**Le sénateur Spivak:** Je crois que vous avez répondu clairement à ma question mais vous n'avez pas apaisé mes craintes car il est difficile d'envisager la possibilité de consacrer des sommes d'argent très importantes aux productions régionales dans un avenir prévisible. Il est très facile de réduire la production régionale pour pouvoir maintenir une programmation de très grande qualité à l'échelon central; je comprends bien cela. Il est toutefois regrettable que le projet de loi n'insiste pas davantage sur la diffusion. Merci.

**M. Flaherty:** À cela, je voudrais répliquer que ce serait une grave erreur de la part du Parlement d'essayer d'établir un énoncé de mission tellement détaillé qu'il enlèverait toute latitude aux administrateurs de la Société; en effet, à mes yeux, un des grands mérites de la Société Radio-Canada, même si elle est subventionnée par l'État, c'est qu'elle est parvenue à conserver une certaine indépendance alors que dans le monde entier, bien des sociétés de radiodiffusion financées par l'État sont considérées comme un instrument de propagande politique à peine voilée. Je crois que Radio-Canada donne depuis toujours l'impression d'avoir conservé une certaine indépendance et une certaine intégrité, et je crois qu'il serait difficile de lui assigner une mission plus précise. Je partage vos inquiétudes; je crains, moi aussi, que nous n'arrivions pas à tout faire et que nous soyons obligés à réduire certaines activités en période de vaches maigres mais d'une façon générale, je trouve que le Parlement ne peut pas faire mieux que cela.

**Le président:** Sénateur Davey?

[Text]

**Senator Davey:** Mr. Chairman, I have somewhat of a conflict here because I have unbounded respect for public broadcasting in general and for the corporation in particular, so I put that on the record to start. I apologize for being late and missing Mr. Watson's remarks.

Did I understand you to say, in response to Senator Stewart, that you were impatient, Mr. Watson, with the progress being made on this particular bill? Was that the point of your remarks?

**Mr. Watson:** That was not my language, Senator Davey. What I did say is that, at a time when the country and the world are riven by the kinds of incertitudes that we see coming out of the Middle East and in the fabric of our own country, our national institutions, those that allow us to speak to ourselves as a nation, are of increasing importance. I added that our people within the corporation are experiencing a certain amount of anxiety themselves as the progress of deciding the fate of this bill dribbles on and on.

**Senator Davey:** I thought perhaps you had been "psyched out" by the Liberal performance at the time of the GST, but I can assure you that you should not be worried. I think we can deal with the bill reasonably expeditiously. At least, I hope so.

**Senator Stewart:** For whom are you speaking?

**Senator Graham:** Who are you representing?

**Senator Davey:** I am speaking for myself. Mr. Chairman, the last thing in the world I would want to do is embarrass Mr. Watson, but, of course, his job does hang in the balance. This man has been unemployed for some considerable length of time. Is it not true, Mr. Veilleux, that, if this bill passes, Mr. Watson will be gainfully employed?

**Senator Stewart:** Now we understand.

**Senator Davey:** I remember that, in the mid-1960s, my friend and colleague—indeed, my classmate—Judy LaMarsh, put forward the idea that Mr. Watson should be the CBC chairman. I thought it was a very agreeable idea. Unhappily, Mr. Pearson did not agree and he had more influence. Incidentally, I also took the Broadcasting Act through the Senate, in the role that Senator Atkins is now doing. I believe that was in 1968, and frankly I think it is time that we get on with it, as far this bill is concerned. That does not mean for a moment that I am not worried, as someone who supports public broadcasting, about the future of the CBC. There are lots of cracks and concerns and I should like to discuss some of them for a few minutes.

We discussed the cuts. I had some questions on that but I think you have answered them, and I am not going to thrash old straw as far as they are concerned except to say that for a considerable length of time I have had an ongoing concern that this government is not particularly committed to private broadcasting in general, and the CBC in particular, because of a long series of troubling events that have occurred. I do not know if I speak for any of my colleagues, but I have gnawing doubts about the future of public broadcasting.

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, mon attitude est un peu contradictoire parce que j'éprouve un respect sans borne pour la radiodiffusion publique en général et pour la Société en particulier. Je voulais le signaler d'abord. Je vous prie de m'excuser d'être arrivé en retard et de ne pas avoir entendu les observations de M. Watson.

Ai-je bien compris, à en juger d'après la réponse que vous avez donnée au sénateur Stewart, que vous étiez impatient au sujet de ce projet de loi, monsieur Watson? Que vouliez-vous dire au juste?

**M. Watson:** Ce ne sont pas là les propos que j'ai tenus, sénateur Davey. J'ai dit qu'à un moment où le pays et le monde sont déchirés par les incertitudes causées par la situation au Moyen-Orient et par la trame même de notre pays, nos institutions nationales, celles qui nous permettent de nous considérer comme une nation, revêtent de plus en plus d'importance. J'ai dit également que les employés de la Société éprouvaient certaines inquiétudes à cause de la lenteur que l'on met à décider du sort de ce projet de loi.

**Le sénateur Davey:** Je pensais que vous vous étiez laissé impressionner par la performance des Libéraux dans le contexte de l'étude du projet de loi sur la TPS, mais je tiens à vous rassurer. Je crois que nous arriverons à examiner ce projet de loi assez rapidement. Je l'espère, du moins.

**Le sénateur Stewart:** Au nom de qui parlez-vous?

**Le sénateur Graham:** Qui représentez-vous?

**Le sénateur Davey:** Je parle pour moi-même. Monsieur le président, je ne voudrais surtout pas mettre M. Watson dans l'embarras, mais son poste est en jeu. Cet homme est sans emploi depuis longtemps. N'est-il pas vrai, monsieur Veilleux, que si le projet de loi est adopté, M. Watson aura un emploi rémunéré?

**Le sénateur Stewart:** Maintenant, nous comprenons.

**Le sénateur Davey:** Je me souviens qu'au milieu des années 60, mon amie et collègue, qui fut aussi ma compagne de classe, Judy LaMarsh, avait dit que M. Watson devrait être président de Radio-Canada. Je pensais que c'était une idée très attrayante. M. Pearson n'était malheureusement pas d'accord et il avait plus d'influence. Soit dit en passant, j'ai guidé la Loi sur la radiodiffusion au Sénat, tout comme le sénateur Atkins guide actuellement ce projet de loi. Je crois que c'était en 1968 et en toute franchise, je trouve qu'il est temps d'aller de l'avant, en ce qui concerne ce projet de loi. Cela ne signifie pas du tout que je ne suis pas inquiet au sujet de l'avenir de Radio-Canada, car je suis en faveur d'un réseau public de radiodiffusion. Je trouve qu'il y a beaucoup de failles et de problèmes. Je voudrais en parler pendant quelques minutes.

Nous avons discuté des réductions. J'avais des questions à poser à ce sujet, mais je crois que vous y avez répondu. Je ne reviendrai pas sur de vieilles histoires, sauf que je tiens à dire que depuis longtemps, je ne cesse de craindre que le gouvernement actuel ne tient pas particulièrement à la radiodiffusion publique en général et à Radio-Canada en particulier; en effet, toute une série d'événements troublants sont survenus. J'ignore si c'est le cas de mes collègues, mais je suis tenaillé par des doutes au sujet de l'avenir de la radiodiffusion publique.

[Text]

At one point the Prime Minister of Canada was on record as saying that he would privatize the corporation. Thankfully he has since switched his position. Several years ago he made it clear that he would not privatize the corporation. I questioned the government leader in the Senate about that, and he reassured me to that effect.

**Senator Bonnell:** He did the same thing with Air Canada.

**Senator Davey:** Your point is made. But as someone who so profoundly believes in the corporation, Mr. Veilleux, in your darkest hours do you ask yourself if this corporation is going to be allowed to work over a long period of time?

**Mr. Veilleux:** In the last three or four months I have had some dark moments, but during that time I have not been of the view that the commitment to public broadcasting was not in place. I came to the view that it was not as strong. Some of you may have heard me say that in my appearance before the committee the other day where I am accused of having lost my temper. I said that there is a need for a greater and wider legitimacy for the CBC. I gave that answer in response to the question of why I had not resigned, which I frankly found insulting.

My answer is, has been and continues to be that for the CBC and Radio-Canada to continue to exist—and I deeply believe that if there has ever been a point in time in our history when there has been a need for this institution to exist, it is now—it has to rely on more than its staff and management to speak to it. That is fine. We will do that and manage the place as efficiently as any other corporation. We will defend it, but there comes a point, with only the staff of CBC behind it, that that becomes rather self-serving. Other people who are also facing economic difficulties call us self-serving.

I asked all parliamentarians, and everyone out there, to send us a signal that they want the CBC to exist. We need that. We cannot rely on this self-serving attitude to perpetuate this institution, which is vitally important. I share your views, but I have not given up. I have a fighting instinct. You know me.

**Senator Davey:** The only good thing about the cuts—I think they were dreadful—was that it was the first positive demonstration in my time that the people of Canada showed that they cared about CBC television.

**Mr. Veilleux:** You may be right.

**Senator Davey:** Senator Spivak made the valid point that CBC Radio is almost a cult for many people. There is no doubt about that.

**Senator Spivak:** Don't touch it!

**Senator Davey:** I agree with her. Now, for the first time, perhaps CBC television will not be taken for granted. I don't know.

[Traduction]

A un certain moment, le premier ministre du Canada a parlé de privatiser la Société. Dieu merci, il a changé d'avis depuis lors. Il y a plusieurs années, il a dit clairement qu'il ne la privatiserait pas. J'ai posé la question au leader du gouvernement au Sénat, qui m'a rassuré.

**Le sénateur Bonnell:** Il a fait la même chose pour Air Canada.

**Le sénateur Davey:** Nous avons compris. M. Veilleux, vous qui avez une foi profonde dans la Société, ne vous demandez-vous pas, dans les moments les plus sombres, si on lui permettrait de travailler encore longtemps?

**M. Veilleux:** J'ai connu des heures sombres au cours des trois ou quatre derniers mois, mais je n'ai pas pensé qu'il n'existait plus aucun engagement à l'égard de la radiodiffusion publique. J'ai pensé qu'il n'était plus aussi ferme. Certains d'entre vous m'ont peut-être entendu dire cela l'autre jour devant le comité, le jour où l'on m'avait accusé de m'être mis en colère. J'ai dit qu'il fallait accorder une légitimité plus grande et plus large à Radio-Canada. J'ai répondu cela quand on m'a demandé pourquoi je n'allais pas démissionner, question que j'avais trouvée franchement insultante.

J'ai répondu, et je le maintiens, que pour que CBC et Radio-Canada subsistent—et je crois que s'il y a jamais eu dans notre histoire un moment où l'on avait besoin de cette institution, c'est bien maintenant—il ne faut pas compter uniquement sur son personnel et sur sa direction. C'est bien beau. Nous gérons la Société aussi efficacement que n'importe quelle autre. Nous la défendons, mais vient un moment où s'il ne reste plus que ses employés pour la défendre, on peut les soupçonner de prêcher pour leur chapelle. Les gens qui éprouvent d'autres difficultés économiques nous accusent de défendre nos propres intérêts.

J'ai demandé à tous les parlementaires, et à tout le monde, de lancer un signal pour montrer qu'ils veulent que Radio-Canada survive. Nous en avons besoin. Nous ne pouvons pas compter uniquement sur nous pour sauver cette institution qui est extrêmement importante. Je partage votre opinion, mais je n'ai pas abandonné la partie. J'aime me battre. Vous me connaissez.

**Le sénateur Davey:** Je trouve les réductions budgétaires terribles, mais le seul aspect intéressant qu'elles ont eu, c'est qu'elles ont donné lieu à la première manifestation positive que j'ai connue de l'intérêt des Canadiens pour la télévision de Radio-Canada.

**M. Veilleux:** Vous avez peut-être raison.

**Le sénateur Davey:** Le sénateur Spivak a fait une réflexion pertinente en disant que bien des gens vouaient pratiquement un culte à la radio de Radio-Canada. Cela ne fait aucun doute.

**Le sénateur Spivak:** N'y touchez pas!

**Le sénateur Davey:** Je suis d'accord avec le sénateur Spivak. Pour la première fois, maintenant, la télévision de Radio-Canada ne sera peut-être pas tenue pour acquise. Je ne sais pas.

## [Text]

I would like to move in another direction and touch on what is perhaps a sore point. Senator Stewart talked about journalistic integrity. I will make my point, but I don't want to talk about it because I have talked about it too often to too many people. I am one of those who were very annoyed by the CBC television coverage of the Meech Lake Accord. I have spoken about that in the Senate on a number of occasions and in a number of other places. It is an old wound. I have heard the other side, but what I want to talk about is what I regard as a questionable, unholy alliance between the CBC and the *Globe and Mail*, which showed itself more recently in the CBC-*Globe and Mail* poll. I am not questioning the results of the poll, but I am questioning the presentation and why on earth the CBC is in the polling business. You have had to deal with massive cuts. When I asked this question of Senator Murray in the Senate, he did not know, but how much money did the CBC spend on polling in that particular survey? I asked a whole series of questions about that poll. In one response Senator Murray said that polling does not make news. That is ludicrous. Polling does make news. It was a headline in all of the papers in the country at the time.

I am not sure whether I should be asking Mr. Watson or Mr. Veilleux this question. I am not questioning the validity of the poll. We will talk about that another time. The presentation was questionable, and we will talk about it another time. My question is: Should the CBC be in the business of public opinion polling?

**Mr. McEwen:** I would like to respond initially, senator. I suppose it depends on how you define the rights and responsibilities of a journalistic organization. The CBC is a public broadcaster, but it is also a journalistic organization and fully participates in acts of journalism and employs all the tools of journalism. Most national journalistic organizations participate in polls from time to time to assure themselves that it has the appropriate research as background material and/or for public distribution. It is for that reason that the CBC, as a journalistic organization, participates in polls. It is an important tool and right to exercise as appropriate. Most journalistic organizations—and I am sure you are as much aware of this as I am—whether it be the CTV news and the *Toronto Star* or ABC and the *Washington Post* or CBS and the *New York Times*—

**Senator Davey:** All of which are private organizations.

**Mr. McEwen:** Yes, but they are all journalistic organizations.

**Senator Davey:** But they are private organizations.

**Mr. McEwen:** Part of the arm's-length relationship, sir, between a public broadcaster and its journalistic arm is to let journalism function as a journalistic body.

## [Traduction]

Je voudrais maintenant passer à une autre question qui m'ennuie beaucoup. Le sénateur Stewart a parlé d'intégrité journalistique. Je vais exposer mon point, mais je ne tiens pas à en discuter parce que je l'ai déjà fait trop souvent avec beaucoup trop de gens. Je compte parmi ceux qui ont trouvé très discutables la façon dont la télévision de Radio-Canada a couvert les pourparlers relatifs à l'Accord du lac Meech. J'en ai déjà parlé à diverses occasions au Sénat et ailleurs. C'est une vieille blessure. J'ai entendu les arguments de l'autre bord. Je veux parler de ce que je considère comme une alliance douteuse et préjudiciable entre Radio-Canada et le *Globe and Mail*, cette alliance qui s'est manifestée récemment par la réalisation du sondage conjoint CBC-*Globe and Mail*. Je ne mets pas en doute les résultats du sondage, mais je conteste la façon dont ces résultats ont été présentés et je me demande pourquoi, diable, la Société Radio-Canada s'occupe-t-elle de réaliser des sondages. Elle doit faire face à des compressions budgétaires écrasantes. Combien de sondage lui a-t-il coûté? Lorsque j'ai posé la question au sénateur Murray, au Sénat, il m'a dit qu'il ne savait pas. J'ai posé beaucoup de questions sur ce sondage. Dans l'une de ses réponses, le sénateur Murray m'a dit que les résultats de sondages ne constituaient pas de nouvelles. C'est absurde. Ceux de ce sondage particulier ont fait la manchette de tous les journaux du pays.

Je ne sais pas si je dois adresser ma question à M. Watson ou à M. Veilleux. Je ne conteste pas la validité du sondage. Nous en parlerons à un autre moment. La présentation des résultats était douteuse, mais nous en parlerons aussi à un autre moment. Ma question est la suivante: Est-ce que la Société Radio-Canada devrait s'occuper de réaliser des sondages?

**M. McEwen:** J'aimerais répondre en premier, sénateur. La réponse à votre question dépend de la définition qu'on donne des droits et responsabilités d'un établissement de journalisme. Radio-Canada est un radiodiffuseur public, mais c'est aussi un organisme qui participe pleinement au monde du journalisme et qui se sert de tous les moyens auxquels ce monde a recours. La plupart des établissements nationaux de journalisme participent de temps en temps à la réalisation de sondages pour s'assurer qu'ils disposent de résultats de recherche appropriés, à des fins de documentation ou de diffusion. C'est pour cette raison que Radio-Canada participe à la réalisation de sondages, à titre d'établissement de journalisme. C'est un important moyen dont il convient d'user au besoin. Vous conviendrez sûrement que la plupart des établissements de journalisme, qu'il s'agisse du service des nouvelles de CTV, de *Toronto Star*, d'ABC, du *Washington Post*, du CBS ou du *New York Times*...

**Le sénateur Davey:** ...qui sont tous les organismes privés...

**M. McEwen:** Oui, mais ce sont aussi des établissements de journalisme.

**Le sénateur Davey:** Des établissements privés.

**M. McEwen:** Dans le cas d'un radiodiffuseur public, monsieur, l'un des moyens d'éviter les liens de dépendance est de lui permettre de développer ses fonctions dans le domaine du journalisme.

[Text]

**Senator Davey:** With respect, Mr. McEwen, I take your point. You are correct. There is no self-respecting politician on the Hill who does not have a poll in his pocket. There is poll after poll after poll. I am sure everyone knows the standing of the parties off by heart because so many polls are taken.

I want to make one thing clear, Mr. Chairman. I am supportive of polls and polling. I have been there when they are up and I have been there when they are down, so I know a great deal about them. I am not opposed to polling, but I question whether the CBC, with its sparse resources and having had to cut out a lot of important things, is able to put money into polling while in bed with the *Globe and Mail*.

**The Chairman:** Senator Davey, could you be more specific? Could you tie the CBC, the polling, the *Globe and Mail* and the Meech Lake Accord together?

**Senator Davey:** I would have a tenuous and difficult time making that case. It is floating around in my mind.

**The Chairman:** Is that inspired by the Rick Salutin article?

**Senator Davey:** I thought the Rick Salutin article was excellent, but I thought the better article was one by Roy MacGregor of the *Ottawa Citizen*.

I am the biggest *Newsworld* buff in the country. I think it is better than CNN, but is the *Globe and Mail* paying for all the time it is getting on CBC *Newsworld*? Is the *Globe and Mail* paying for the ad I saw in it the other day?

**Mr. McEwen:** I should point out, sir, that the *Globe and Mail* is not our partner in the business show any more with respect to *Newsworld*; it is now Southam.

**Senator Davey:** That is as bad.

**Mr. McEwen:** If you feel that the public broadcaster should be, in its acts of journalism, free from participation with any other journalistic organization in the funding of an event, it should be pointed out to you that although the CBC and the *Globe and Mail* editors look at the questions, the survey itself is done by an independent firm. There is a panel of independent academics, which our own policy and board of directors have ensured we put in place.

**Senator Davey:** None of which has been made public, by the way. I have asked all those questions, but I have not been given any information at all. Please continue.

**Mr. McEwen:** Therefore, the real sharing of the *Globe*-CBC poll is one of some editorial expertise in the formation of the questions and in its financing. It seems to me that that, in this case, is an appropriate use of the CBC journalistic dollar.

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** Je comprends bien votre argument, monsieur McEwen. Vous avez raison. Il n'y a pas un politicien qui se respecte, sur la Colline, qui n'ait pas les résultats d'un sondage dans sa poche. Les sondages se succèdent à un rythme vertigineux. Tout le monde, j'en suis sûr, connaît par cœur le classement des partis, puisqu'il y a tant de sondages qui sont réalisés.

Je voudrais établir clairement un point, monsieur le président. Je ne m'oppose pas du tout aux sondages. J'étais là quand les chiffres étaient élevés et j'étais là lorsqu'ils étaient bas. J'en sais beaucoup sur ce sujet. Je n'ai rien contre les sondages, mais je doute que la Société Radio-Canada, dont les ressources sont limitées et qui a dû couper beaucoup de choses importantes, puisse se permettre de financer des sondages de connivence avec le *Globe and Mail*.

**Le président:** Sénateur Davey, pourriez-vous être plus précis? Avez-vous connaissance de faits qui relient ensemble Radio-Canada, les sondages, le *Globe and Mail* et l'Accord du lac Meech?

**Le sénateur Davey:** Il me serait très difficile de prouver cette connivence. Ce sont des idées qui me tournent dans la tête.

**Le président:** Vous inspirez-vous de l'article de Rick Salutin?

**Le sénateur Davey:** J'ai trouvé excellent l'article de Rick Salutin, mais je pense que celui de Roy MacGregor, dans l'*Ottawa Citizen*, était meilleur.

Je suis l'un des plus grands admirateurs de CBC *News-world*. Je trouve cette chaîne supérieure à CNN, mais est-ce que le *Globe and Mail* paie pour toute la publicité que lui fait CBC *Newsworld*? Est-ce le *Globe and Mail* qui paie pour l'annonce que j'y ai vue l'autre jour?

**M. McEwen:** Permettez-moi de rappeler, monsieur, que le *Globe and Mail* n'est plus notre associé en ce qui concerne *Newsworld*. Il a été remplacé par Southam.

**Le sénateur Davey:** C'est du pareil au même.

**M. McEwen:** Si vous croyez qu'un radiodiffuseur public doit s'abstenir, dans ses fonctions liées au journalisme, de participer avec tout autre établissement de journalisme au financement d'une initiative, permettez-moi de vous signaler que, même si les responsables de Radio-Canada et du *Globe and Mail* examinent les questions, le sondage lui-même est réalisé par une entreprise indépendante. Il y a un comité de spécialistes indépendants, établi par notre conseil d'administration en vertu de notre propre politique.

**Le sénateur Davey:** Politique qui, soit dit en passant, n'a pas été rendue publique. J'ai posé toutes ces questions, mais je n'ai obtenu aucun renseignement. Veuillez poursuivre.

**M. McEwen:** Par conséquent, les seuls aspects du sondage CBC-*Globe* qui aient réellement fait l'objet d'une collaboration entre les deux organismes sont la formulation des questions et le financement. Il me semble, dans ce cas, que Radio-Canada a fait un usage judicieux de son budget de journalisme.

## [Text]

**Mr. Watson:** I would like to add a couple of points on two different grounds, Senator Davey. First, for a number of years the CBC has been pressed to stop holding all the eggs in its own basket and to begin collaborative arrangements with producers, journalists, dramatists, writers, actors and financiers in the private sector. Over that period of time, CBC management decided that perhaps that was a good thing and perhaps we could enrich our own substance by getting into co-production arrangements with the private sector. They thought that they would learn something about the private sector way of doing things, and the private sector producers and journalists would learn something about the values of national concern we bring to programming this network.

So, particularly in the field of drama, the CBC, under pressure from governments and its regulatory body, has been entering into more co-production arrangements, which have been very fruitful. Largely because of the CBC's intervention, an industrial base has been developed in this country which now makes it a desirable place for international film producers to make movies in a way that was never undertaken 25 years ago. But now you are saying that we should not do that with journalists.

**Senator Davey:** You should not do it with politics.

**Mr. Watson:** Hold on! It is not only politics. When a public opinion poll is taken, it is taking the pulse of Canadians about how they feel about a range of subjects, from war in the Gulf to the environment to violence against women to the education of children. That brings me to my second point. The CBC is widely demanded to be the vehicle through which Canadians say to each other what they think about things and what they want to happen in the country. You are now saying—you, an old journalist, an old poll taker, an old pulse taker and an old rainmaker—that the one thing we must not do is take the pulse through a poll journalistically. I do not understand that. To me it seems totally contradictory.

**Senator Davey:** The reason you do not understand is because you are not listening. That polling information is available in the *Toronto Star*, the *Toronto Globe and Mail*, the *Toronto Sun* and CTV. The CBC should not be interpreting the results.

**Mr. Watson:** You are saying that in an arbitrary way.

**Senator Davey:** Yes, I am.

**Mr. Watson:** You do not have an argument to support it.

**Senator Davey:** Let me get down to brass tacks then. I am sure when I say this I will be accused of being partisan, and not for the first time. Numbers from that poll were disastrous for the Prime Minister. How did the *Globe and Mail* cover the story? It glossed that fact over. I don't think the CBC should be doing that. Let the *Globe and Mail* do it; that is their business and I have no quarrel with it. I have no quarrel with what the *Globe and Mail* put in their poll, what they say about it or how they interpret it. However, when it comes to journalistic integrity, I don't think that the public broadcaster should be

## [Traduction]

**M. Watson:** Sénateur Davey, je voudrais ajouter quelques observations sur deux plans distincts. Premièrement, depuis quelques années, des pressions s'exercent sur la Société pour qu'elle cesse de tout faire elle-même et qu'elle collabore avec des producteurs, des journalistes, des auteurs dramatiques, des écrivains, des acteurs et des financiers du secteur privé. Au cours de cette période, la direction de Radio-Canada a décidé que c'était sans doute une bonne chose de chercher à enrichir le contenu de ses émissions en signant des ententes de coproduction avec le secteur privé. Elle pensait que ces ententes lui apprendraient quelque chose sur les méthodes du secteur privé et familiariseraient aussi les producteurs et les journalistes de ce secteur avec nos valeurs et la perspective nationale de notre programmation.

De ce fait, sur les instances des gouvernements et du CRTC, Radio-Canada a conclu davantage d'ententes de coproduction, ce qui a été très fructueux, particulièrement dans le domaine des dramatiques. C'est ainsi que s'est établie au Canada, par suite surtout de l'intervention de la Société, une base industrielle grâce à laquelle beaucoup plus de films internationaux sont tournés chez nous, ce qui n'aurait jamais été envisageable il y a 25 ans. Cependant, vous nous dites maintenant que nous ne devrions plus collaborer avec des journalistes.

**Le sénateur Davey:** Pas dans le domaine politique.

**M. Watson:** Mais il ne s'agit pas seulement de politique! Un sondage d'opinion permet de prendre le pouls des Canadiens, de se renseigner sur ce qu'ils pensent de toute une gamme de sujets, depuis la guerre dans le Golfe jusqu'à l'environnement, en passant par la violence contre les femmes et l'éducation des enfants. Cela m'amène à mon second point. Beaucoup de gens exigent de Radio-Canada qu'elle soit le véhicule grâce auquel les Canadiens se disent les uns aux autres ce qu'ils pensent des événements et se prononcent sur l'orientation qu'ils voudraient que le pays prenne. Vous nous dites maintenant—vous, l'ancien journaliste, l'ancien organisateur de sondages, l'ancien faiseur de la pluie et du beau temps—que nous ne devrions pas prendre le pouls de la population en réalisant un sondage d'opinion. Je ne comprends pas. C'est pour moi une contradiction flagrante.

**Le sénateur Davey:** Si vous ne comprenez pas, c'est que vous n'écoutez pas. Des sondages sont déjà réalisés par le *Toronto Star*, le *Globe and Mail*, le *Toronto Sun* et CTV. Radio-Canada ne devait pas en interpréter les résultats.

**M. Watson:** Ce que vous dites est arbitraire.

**Le sénateur Davey:** C'est exact.

**M. Watson:** Vous n'avez pas de preuves.

**Le sénateur Davey:** Venons-en aux faits. On m'accusera sûrement d'être partisan, et ce ne sera pas la première fois. Je dois cependant dire que les résultats de ce sondage étaient désastreux pour le premier ministre. Comment le *Globe and Mail* les a-t-il présentés? Il a simplement glissé sur ce fait. Radio-Canada n'aurait pas dû faire la même chose. Que le *Globe and Mail* le fasse, c'est son affaire. Je ne conteste pas son droit d'agir de la sorte, de présenter les faits à sa façon ou de les interpréter comme il l'entend. Cependant, si nous voulons parler d'intégrité journalistique, je ne crois pas qu'un

[Text]

slanting political opinion or allowing it as one of its journalistic enterprises.

**Mr. Watson:** Neither does the public broadcaster. The public broadcaster has a policy that declares unequivocally that its journalists must not slant political opinion.

**Senator Stewart:** So you are saying in this instance that you are not your brother's keeper? You have entered into a fraternal relationship with the *Globe and Mail*, the poll is taken, the *Globe and Mail* can do with it what it wishes and you can say that your hands are clean.

**Mr. McEwen:** That is not exactly the process. We could spend a great deal of time with the process and analysis.

**Senator Stewart:** I am talking about the public result.

**Mr. McEwen:** The public result was that at the end of the poll it was reviewed by our journalists, by the *Globe and Mail's* journalists, by a panel of academics and by our research department, and then each organization published the results of that poll. If the *Globe and Mail* published and highlighted a certain part of that poll in a certain way, that is their business, but we published our poll and all the results of it. Frankly, I think you are reading something into it that is not there.

**Senator Davey:** There is a difference between interpretation and highlighting. If the CBC simply had the polling numbers and said, "Here they are, Canadians" that would be fine and I would have no trouble with it. I think the polling the CBC should be doing should be internal as to how the people of Canada are responding to the CBC. That is where the polling money should be spent, not on public opinion polling and then allowing a newspaper—and I do not care what newspaper it is—to interpret it.

**Senator Chaput-Rolland:** May I make a remark? As you know, polling in Quebec has been done for about 15 years by the CBC with *Le Devoir* and *La Presse*. Contrary to what Senator Davey seems to think, the CBC has always been extremely objective in this area. Many times *Le Devoir*, for example, has given its own interpretation of something and the CBC has given another one. Many times we have seen on our screen the results of *Le Devoir* and the results of the CBC and an explanation. Sometimes you can read things into the polls that they do not say. As far as I am concerned, I am totally satisfied with the way this marriage has been conducted between our CBC and the newspapers. Of course, it depends to some extent on the newspapers. I will not name any particular newspaper, but if you were to poll with some newspapers I would be quite worried.

**Senator Davey:** Hear, hear.

**Senator Chaput-Rolland:** I would not choose the *Globe and Mail*, as I respect that paper very much. If there are to be cuts—and Senator Davey and I are unconditional in our support of the CBC—it is up to the CBC and, indeed, it is its duty to combine its polling with newspapers because it helps defray some of the expenses. In Quebec, where I come from—and I

[Traduction]

radiodiffuseur public puisse se permettre de montrer du parti pris dans le cadre de ses initiatives de journalisme.

**M. Watson:** C'est également notre avis. La politique de Radio-Canada dit sans équivoque que ses journalistes ne doivent pas montrer de parti pris.

**Le sénateur Stewart:** Vous dites donc, dans ce cas, que vous n'êtes pas responsable de ce que font vos partenaires? Vous signez une entente avec le *Globe and Mail*, le sondage est réalisé, le *Globe and Mail* fait ce qu'il veut des résultats et vous vous en lavez les mains.

**M. McEwen:** Ce n'est pas exactement le processus que nous avons suivi. Nous pourrions passer beaucoup de temps à parler du processus et de l'analyse.

**Le sénateur Stewart:** Je parle des résultats qui ont été rendus publics.

**M. McEwen:** À la fin du sondage, les résultats ont été examinés par nos journalistes, par ceux du *Globe and Mail*, par un comité de spécialistes et par notre service de recherche. Ensuite, chacun des deux organismes a publié les résultats. Si le *Globe and Mail* a choisi de mettre en évidence, à sa façon, certains aspects du sondage, c'est son affaire. Pour notre part, nous avons publié tous les résultats. Je vous dis, en toute franchise, que vous nous attribuez des intentions que nous n'avons pas du tout.

**Le sénateur Davey:** Il y a une différence entre interpréter et mettre en évidence. Je ne verrais aucun inconvénient à ce que Radio-Canada diffuse simplement les résultats sans les commenter. Si la Société a de l'argent à consacrer à des sondages, elle devrait chercher à se renseigner sur ce que les Canadiens pensent d'elle. Elle ne devrait pas financer des sondages d'opinion puis laisser un journal, quel qu'il soit, en interpréter les résultats.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Puis-je me permettre une observation? Comme vous le savez, au Québec, Radio-Canada fait des sondages depuis près de 15 ans avec *Le Devoir* et *La Presse*. Contrairement à ce que le sénateur Davey semble penser, la Société a toujours été extrêmement objective dans ce domaine. Il est souvent arrivé, par exemple, que *Le Devoir* donne une certaine interprétation des résultats et que Radio-Canada en donne une autre. Nous avons fréquemment vu sur nos écrans les résultats publiés par *Le Devoir* et ceux de Radio-Canada, avec les explications appropriées. On peut parfois tirer des sondages des conclusions que les chiffres n'expriment pas clairement. Pour ma part, je suis parfaitement satisfaite du résultat de ces ententes entre Radio-Canada et les journaux. Je ne nommerai aucun journal particulier, mais j'avoue que je serais très inquiète si des sondages étaient réalisés en collaboration avec certains journaux.

**Le sénateur Davey:** Bravo!

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Je ne parle pas du *Globe and Mail*, que je respecte beaucoup. Le sénateur Davey et moi-même appuyons sans réserve Radio-Canada, mais, s'il y a des coupures, j'estime qu'il appartient, qu'il incombe même à la Société de faire des sondages conjoints avec les journaux, afin de réduire ses dépenses. Au Québec d'où je viens—je dois dire

[Text]

feel I come from Timbuktu when I hear some of you talk—polling by the CBC and Radio-Canada is important to the population because they do not cheat. Some journalists have slanted opinions at one time or another, and so have I. I do not believe that a journalist can be totally objective today. We hear news all the time, and if you do not form opinions then you had better stop being a journalist. I do not mean that a journalist should be totally dedicated to a cause. I was with the CBC for a long time and there were occasions when I got hell about some of the things I said, and I think it was right. On the whole I would say that CBC journalists are far more objective than those of many private stations.

**Senator Atkins:** I would like to make a point. While the CBC is a public broadcaster, I get the sense that its journalists want to be competitive. They are looking for numbers and they are looking for the competitive edge in the marketplace. Depending on how they perceive their mandate, it seems to me that they have to consider things like associations in the reporting of polls and the taking of surveys, just like any other competitor in their field.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, before I make my remarks I should declare, as I did at the conclusion of the hearings yesterday, a conflict. I don't know whether or not the committee will permit me to continue to participate in the deliberations of this committee, but I have discovered that I have one share in Atlantic Broadcasters, which owns CJFX Radio in Antigonish and from which I received a \$100 dividend not too long ago. Mr. Chairman, I do not know whether you will allow me to continue.

**The Chairman:** As the witnesses probably know, Senator Graham and I are referring to what was once a university radio station, back in 1942. I too have to admit that I have a \$100 share in that organization, but, for the life of me, I cannot find it. I remember that the capitalization of the company was \$48,000 in 1942. I am afraid you have unearthed a bit of a scandal here.

**Senator Graham:** Did you get your cheque?

**Mr. Veilleux:** Under the new act, if you pass it quickly, you can even sit on our board of directors.

**Senator Bonnell:** That is a bribe. Things are getting even worse.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, I would like to refer to the change in the wording of the mandate of the CBC with respect to national unity. The mandate once was to contribute to the development of national unity. I am wondering why that language has been changed, most particularly at this particular time in our history.

**Mr. Veilleux:** I will invite my colleague, Mr. Watson, to speak to this point because he is a little more aware of the history, but before I do so let me give my perspective. Though I am not too sure of the history, I have been asked to comment

[Traduction]

que j'ai l'impression de venir de Tombouctou lorsque j'entends parler certains d'entre vous—, les sondages effectués par CBC et Radio-Canada sont importants pour la population parce qu'ils sont objectifs. Certains journalistes peuvent, à un moment ou à un autre, avoir leur propre façon de voir les choses. C'était d'ailleurs mon cas. Je doute que les journalistes puissent être parfaitement objectifs de nos jours. Ils sont constamment inondés de nouvelles et s'ils ne se font pas une opinion sur les choses, ils feraient mieux de renoncer au journalisme. Je ne veux pas dire par là qu'un journaliste puisse se donner totalement à une cause. J'ai longtemps travaillé pour Radio-Canada et, à l'occasion, je me suis fait drôlement secouer au sujet de certaines choses que j'avais dites. Je ne m'en plains pas. Dans l'ensemble, je dirais que les journalistes de Radio-Canada sont de loin plus objectifs que ceux de beaucoup de stations privées.

**Le sénateur Atkins:** Permettez-moi de faire une observation. Même si la Société Radio-Canada est un radiodiffuseur public, j'ai l'impression que ses journalistes essaient d'être compétitifs. Ils recherchent la cote d'écoute et font des efforts pour consolider leur position dans leur marché. Selon la conception qu'ils ont de leur mandat, il me semble qu'ils doivent envisager des initiatives telles que les enquêtes et les sondages conjoints, comme n'importe quel autre de leurs concurrents.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président. Avant de présenter mes commentaires, je voudrais déclarer un conflit d'intérêts, comme je l'ai fait à la fin de la séance d'hier. Je ne sais pas si le comité me permettra de continuer à participer à ses délibérations. J'ai en effet découvert que je possède une action de la société Atlantic Broadcasters, propriétaire de la station de radio CJFX d'Antigonish. J'ai reçu un dividende de 100 \$ il n'y a pas longtemps. Monsieur le président, je ne sais pas si vous allez me permettre de poursuivre.

**Le président:** Comme les témoins le savent probablement, le sénateur Graham parle de ce qui était une station de radio universitaire en 1942. Je dois reconnaître moi aussi que je possède une action de 100 \$ dans cette société, quoique je ne sache pas où diable j'ai bien pu la placer. Je me souviens que cette société avait un capital de 48 000 \$ en 1942. Vous venez, je le crains, de dévoiler un petit scandale.

**Le sénateur Graham:** Avez-vous reçu votre chèque?

**M. Veilleux:** En vertu de la nouvelle loi, si vous voulez bien l'adopter rapidement, vous pourriez même siéger à notre conseil d'administration.

**Le sénateur Bonnell:** C'est un pot-de-vin! Les choses vont de mal en pis!

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, je voudrais parler de la modification du mandat de la Société Radio-Canada en ce qui concerne l'unité nationale. Jusqu'ici, la Société avait pour mandat de contribuer au renforcement de l'unité nationale. Je m'interroge donc sur les motifs du changement, surtout en ce moment précis de notre histoire.

**M. Veilleux:** Je vais inviter mon collègue, M. Watson, à parler de cette question parce qu'il connaît un peu mieux que moi l'historique de l'affaire. Cependant, je vais commencer par vous donner mon point de vue. Bien que je ne sois pas tout à

[Text]

on this point in the past. The question places the CBC and, to be personal, me, as I have worked in the area of national unity for most of my career, in difficulty. If you comment, as some of us have, that the new wording causes you no concern, you can quickly be accused of abandoning national unity. I believe deeply in national unity because I have worked in this area. I also have the profound belief that national unity is a political objective that should be promoted by political institutions. I would hate to see the CBC become or be perceived as a political institution. I think it would remove a great deal of the competence and integrity of the organization. It is in that sense that we have said we have no concern over the new wording about reflecting national identity.

Promoting national unity can mean so many things to so many different people, and inscribing it in law—and I said this before the committee of the other place—could put us in court over the smallest little thing if people wanted to be mischievous and create problems. Say a municipal council in a city in Ontario says, “We abolish the use of French.” Should CBC News report the story considering that it has a mandate to promote national unity? Someone could say that that is not promoting national unity and that therefore it should not be in our news bulletin. That would contravene every principle of freedom of expression. People have to know what is going on and discussing their problems in a frank and honest manner will or will not allow them to come to terms with themselves. The CBC does this not only through its news but through its general programming. We are doing more and more programming in the regions to try to reflect regional issues to the country. That is the way that we will contribute to and reflect the national identity. So the words do not trouble us too much. In fact, they do not trouble me at all.

**Senator Graham:** Did the initiative to change the language come from the CBC or from the government?

**Mr. Veilleux:** Not to my knowledge.

**Senator Graham:** Did you want to comment on this point, Mr. Watson?

**Mr. Watson:** Yes. I was one independent journalist in 1968, when the present act was bruited, who felt very uncomfortable, and I made my position clear publicly about the conclusion of the national unity clause for precisely the kind of reasons to which the president has alluded. It seems to me that one of the proudest achievements of the Canadian Broadcasting Corporation is that, of all the publicly funded broadcasters in the world, it seems to be the one that has escaped more clearly and more vigorously than any other, including the BBC, from becoming a state broadcaster.

There is a profoundly important difference between the state broadcaster and the public broadcaster. The state broadcaster is an instrument of the will of the state, which means the will

[Traduction]

fait sûr de l'historique, j'ai déjà été interrogé à ce sujet dans le passé. La question place Radio-Canada et me place personnellement dans une situation difficile, parce que j'ai consacré la plus grande partie de ma carrière au domaine de l'unité nationale. Si on dit, comme certains d'entre nous l'ont fait, que le nouveau libellé du mandat n'est pas vraiment un sujet de préoccupation, on est tout de suite accusé d'avoir renoncé à l'unité nationale. J'ai une foi profonde dans cette unité parce que j'ai longtemps travaillé dans ce domaine. J'ai également la ferme conviction que l'unité nationale est un objectif politique dont la promotion devrait être laissée aux institutions politiques. Je serais très malheureux si Radio-Canada devenait ou était perçue comme une institution politique. Cela lui enlèverait une grande part de sa compétence et de son intégrité. C'est dans ce sens que nous avons dit que le nouveau libellé du mandat ne nous préoccupe pas.

La promotion de l'unité nationale implique des choses très différentes pour différentes personnes. Comme je l'ai dit devant le comité de l'autre endroit, le fait d'inscrire cet objectif dans la loi pourrait amener des gens malveillants ou qui cherchent à créer des problèmes à nous traîner devant les tribunaux pour la moindre futilité. Supposons qu'un conseil municipal de l'Ontario décide d'interdire l'usage du français. Si Radio-Canada a le mandat de promouvoir l'unité nationale, conviendrait-il que son service des nouvelles diffuse cette information? Quelqu'un pourrait dire que c'est contraire à l'objectif de promotion de l'unité nationale et que cette nouvelle ne devrait pas être diffusée. Cependant, cela serait contraire à toute notion de liberté d'expression. Les gens ont le droit de savoir ce qui se passe. Le fait d'exposer les problèmes d'une manière franche et honnête leur permettra ou ne leur permettra pas de s'entendre entre eux. Radio-Canada fait cela non seulement dans ses informations, mais dans l'ensemble de sa programmation. Nous réalisons de plus en plus d'émissions dans les régions pour essayer de familiariser le pays avec les problèmes régionaux. Voilà comment nous contribuerons à l'identité nationale et refléterons cette identité. Ainsi, les mots ne nous troublent pas trop. Pour ma part, ils ne me troublent pas du tout.

**Le sénateur Graham:** L'initiative de modifier le libellé du mandat vient-elle du gouvernement? Ou bien vient-elle de Radio-Canada?

**M. Veilleux:** Pas à ma connaissance.

**Le sénateur Graham:** Avez-vous des observations à présenter sur ce point, monsieur Watson?

**M. Watson:** Oui. Lorsque l'actuelle loi a été débattue en 1968, j'étais journaliste indépendant. La disposition concernant l'unité nationale me déplaisait beaucoup—je l'avais clairement dit alors—justement pour le genre de raisons dont le président vient de parler. Pour moi, l'une des réalisations dont la Société Radio-Canada peut être très fière est qu'elle a réussi, plus clairement et plus énergiquement que tout autre radiodiffuseur public du monde, y compris la BBC, à éviter de devenir un organe de l'état.

Il y a une différence fondamentale entre un radiodiffuseur d'État et un radiodiffuseur public. Le premier est l'instrument de la volonté de l'État, c'est-à-dire de la volonté du gouverne-

[Text]

of the government of the day. The public broadcaster is, to the best extent it can become, an instrument of the needs of the people. It is there to serve a population and to facilitate the decision making on the part of that population insofar as it feeds into the political process. If it should become the will of the majority of the people of this country tomorrow that the constitutional nature of the country be changed, would it be appropriate for the Canadian Broadcasting Corporation to set itself in opposition to that will? I cite you an extreme case, but it is not an unimaginable case. Should the law demand of the CBC that it promote unity while the majority of Canadians are saying, "No, we think we have a better way to go about our national business" you would have an untenable contradiction.

Let me back away from that extreme case, though it is one that is in the back of our minds a lot these days and one which, I am sure, most people around this table are probably pretty appalled to contemplate. I think that the mandate of the public broadcaster, which I hope to play a role in nourishing and leading, is a mandate to respond to the needs of the people to understand what is going on, to be amused about what is going on and to be able to sing about what is going on without the state coming in and saying, "However, there are certain things you cannot talk about." Of course, that is not an unlimited mandate. There are laws governing obscenity and certain other things that we agree as a community cannot be uttered in public. On the whole, I felt in 1968 and I feel now, perhaps more strongly than the president, that the requirement of the public broadcaster to be an instrument of state policy is inconsistent with the ideals that have been set up for the Canadian Broadcasting Corporation.

**Senator Chaput-Rolland:** May I add one more observation? During the referendum in May 1980 in the province of Quebec, the CBC was perceived to be seeking national unity over the heads of the people of Quebec. We felt, and I was one who supported the "no" vote, though we wanted to win, that too many times the CBC interfered through federal politicians or peculiar ads. So I quite agree with Mr. Watson that it is not the role of CBC to promote national unity but to promote diversity and the new ideas that are coming along so that Quebecers and Canadians will begin to understand each other, if that is possible. Because the CBC links us together, it should keep away from the principle of the protection of national unity. In the case of a crisis, such as the referendum or Meech Lake, the line is very thin between national unity and propaganda. That was our feeling during the referendum, and I can tell you very honestly that sometimes we wished we could turn to a channel other than the CBC. This is why I am completely against any mandate that the CBC should protect national unity.

**Mr. Watson:** I am a firm apostle of the unity of this country. I believe that we have shared values in this country that are extraordinary in the world. A great knowledge by Canadians of Canadians will promote the understanding that we have of our civility and our generosity, our capacity for tolerance,

[Traduction]

ment de l'heure. Le second, dans la mesure où il peut le devenir, est un moyen de répondre aux besoins des gens. Il existe pour desservir une population et pour faciliter ses décisions concernant le processus politique. Si la majorité de la population du Canada était convaincue demain de la nécessité de modifier le régime constitutionnel du pays, conviendrait-il que la Société Radio-Canada se dresse contre la volonté de la majorité? Je vous cite un cas extrême, mais ce n'est pas un cas invraisemblable. La loi pourrait-elle imposer à Radio-Canada de promouvoir l'unité nationale si la majorité des Canadiens disait: «Non, nous avons un meilleur moyen de régler nos problèmes nationaux»? Ce serait une contradiction insoutenable.

Laissons de côté ce cas extrême, même si nous y pensons souvent ces jours-ci et même si, j'en suis sûr, la plupart d'entre nous se refusent probablement à l'envisager. Le mandat du radiodiffuseur public, que l'espère contribuer à enrichir, est de répondre au besoin des gens de comprendre ce qui se passe, de se divertir des événements et même de faire des chansons à leur sujet sans que l'État intervienne pour dire: «Il y a certaines choses dont vous ne pouvez pas parler.» Bien sûr, ce mandat n'est pas sans limites. Il y a des lois qui réglementent l'obscénité et d'autres questions. Nous convenons donc que certaines choses ne peuvent pas être dites en public. Dans l'ensemble, j'étais convaincu en 1968 et je suis convaincu aujourd'hui, encore plus fermement que le président peut-être, que la Société Radio-Canada ne peut pas à la fois être un organe de l'État et se conformer aux idéaux qui ont présidé à sa création.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Permettez-moi d'ajouter une remarque. Durant la campagne qui a précédé le référendum de mai 1980 au Québec, les Québécois ont eu l'impression que la Société Radio-Canada cherchait à leur imposer l'unité nationale sans se soucier de ce qu'ils pensaient. Dans les rangs des partisans du «non», nous voulions bien sûr gagner, mais nous avions trouvé, à beaucoup d'occasions, que Radio-Canada intervenait trop en présentant des politiciens fédéraux ou des annonces un peu singulières. Je conviens donc avec M. Watson que le rôle de la Société consiste à promouvoir non l'unité nationale, mais la diversité et les nouvelles idées qui surgissent, afin que les Québécois et les Canadiens commencent à se comprendre, si possible. Comme Radio-Canada nous lie entre nous, elle devrait éviter de chercher à protéger l'unité nationale. En cas de crise, comme à l'occasion du référendum ou des pourparlers sur l'Accord du lac Meech, il peut être très difficile de faire la distinction entre la promotion de l'unité nationale et le propaganda. C'était notre impression lors du référendum. Je dois vous dire en toute honnêteté qu'en écoutant Radio-Canada, nous étions parfois très tentés de passer à un autre poste. Voilà pourquoi je suis complètement opposée à tout mandat chargeant la Société de protéger l'unité nationale.

**M. Watson:** Je suis un ferme partisan de l'unité du pays. Je crois que nous avons des valeurs communes assez exceptionnelles dans le monde. Une grande connaissance des Canadiens par les Canadiens favorisera la compréhension que nous avons de notre civilité et de notre générosité, de notre capacité de tolé-

[Text]

for collaboration and for resolving conflicts peacefully without the use of the gun. That is one of the great achievements of this extraordinary complex polity that we live in called Canada.

The way to achieve that kind of unity is to increase the knowledge that we have of each other. To that extent, the CBC, doing what its mandate under the new legislation calls it to do, will contribute to the national unity if the people of this country agree with me. But if the people of this country do not agree with me, who am I, Gérard Veilleux, or who are the news directors of the CBC, to be saying to the people of Canada, "You are wrong. You want to pull the country apart but we are the public broadcaster and we are telling you to keep it together. Tough luck."

**Senator Stewart:** I have a question to put for clarification, not by way of argument. We have been told that the CBC should not be an instrument of public policy.

**Mr. Watson:** Not so, not at all.

**Senator Atkins:** An instrument of government?

**Senator Stewart:** How do you distinguish between state policy, on the one hand and public policy, on the other? That is a verbal distinction.

**Mr. Watson:** That is an important distinction, because the public policy that the CBC represents is a policy that declares that the people of this vast and diverse nation should be served by a national broadcasting institution in both languages in a way that gets broadcasting services to all of the people in this country at the expense of the people of this country. That is the public policy that is carried out.

That is different from state policy. That is different from the state that says, "This is a state called Canada. It is immutable. The way I, the government of the day, want it to run is the way that it will be carried out by the public broadcaster." So it is public policy that we have national broadcasting service the people of this country with entertainment and enlightenment. That is a public policy, and it is an extraordinary one. There are not too many other countries that can boast of that.

**Senator Stewart:** You are talking about institutions now. It is an institution that is to be nationwide in both languages, and so on. You touch upon content in a glancing way. How do you distinguish between public broadcasting and private broadcasting except by emphasizing what you have now said, namely, that the national policy or the public policy is that there shall be a national network or networks, and broadcasting will be in both languages.

I am trying to discover if, in terms of substance—that is, what you broadcast—you see a distinction between public broadcasting and private broadcasting.

**Mr. Watson:** I see a profound distinction. The private broadcaster is under virtually no obligation to serve the people of this country with anything that does them any good. The law of the land says, "It would be nice if private broadcasters did certain things, but if they cannot afford it they do not have

[Traduction]

rance, de collaboration et de règlement pacifique des conflits sans recours aux armes. C'est là l'une des grandes réalisations du régime extrêmement complexe dans lequel nous vivons.

Le moyen de réaliser le genre d'unité souhaité est de consolider la connaissance que nous avons les uns des autres. Dans cette mesure, la Société Radio-Canada, en appliquant le mandat que lui confère le projet de loi, contribuera à l'unité nationale pourvu que la population soit d'accord avec ce que je viens de dire. Cependant, si elle ne l'est pas, qui suis-je, qui est Gérard Veilleux et qui sont les responsables des nouvelles à la Société pour oser dire: «Vous vous trompez, vous voulez déchirer le pays, mais, à titre de responsables de l'entreprise de radiodiffusion publique, nous vous enjoignons de maintenir son unité.» Rien à faire!

**Le sénateur Stewart:** Je voudrais poser une question, non pour engager un débat, mais simplement pour obtenir un éclaircissement. On nous a dit que Radio-Canada ne devrait pas être un instrument de politique publique.

**M. Watson:** Non, pas du tout.

**Le sénateur Atkins:** Un instrument du gouvernement?

**Le sénateur Stewart:** Quelle distinction faites-vous entre la politique de l'État et la politique publique? Vous jouez sur les mots.

**M. Watson:** La distinction est importante. La politique que Radio-Canada représente dit que la population de ce pays aussi vaste que divers devrait être desservie dans sa totalité et dans les deux langues par une entreprise nationale de radiodiffusion financée par la population elle-même. C'est cette politique que la Société applique.

Elle diffère de la politique de l'État, qui pourrait prévoir, par exemple: «Le Canada est un État immuable. Le gouvernement de l'heure le mène de la manière qu'il juge appropriée et le radiodiffuseur public n'a qu'à s'y conformer.» Par conséquent, la politique publique au Canada, c'est d'avoir un service national de radiodiffusion chargé d'informer et de divertir la population. C'est une politique publique extraordinaire. Bien peu de pays peuvent se vanter d'en avoir une semblable.

**Le sénateur Stewart:** Vous parlez maintenant d'institutions. Radio-Canada serait une institution d'envergure nationale, diffusant dans les deux langues et ainsi de suite. Vous ne faites qu'effleurer la question du contenu. Comment peut-on faire une distinction entre la radiodiffusion publique et la radiodiffusion privée autrement qu'en mettant en évidence ce que vous venez de dire, c'est-à-dire en établissant une politique nationale ou une politique publique prévoyant l'existence d'un ou de plusieurs réseaux nationaux diffusant dans les deux langues?

Je cherche à découvrir si vous voyez une différence de substance, c'est-à-dire de contenu des émissions, entre la radiodiffusion publique et la radiodiffusion privée?

**M. Watson:** Pour moi, la distinction est très nette. Un radiodiffuseur privé n'a pas, en pratique, l'obligation d'offrir à la population des émissions qui lui fassent du bien. La loi dit qu'il serait souhaitable que les radiodiffuseurs privés fassent certaines choses, mais qu'ils ne sont pas tenus de les faire s'ils n'en

[Text]

to." The private broadcaster's obligation is to provide return to the shareholder. The private broadcaster sells audiences by blocks of thousands to advertisers. That is its responsibility in life. It has an industrial responsibility. However, the public broadcaster's responsibility is not to get an audience but to serve an audience and to leave an audience, at the end of a program day, wiser, perhaps more serene, more alert and more able to carry out its lives collectively as citizens of the country. Service is required. It states in the act that the private broadcaster "should" but the private broadcaster "shall". We have a mandate that requires us to serve.

**Senator Atkins:** Does it not try to do both, though, namely, serve the public and try to get the audience?

**Mr. Watson:** But you cannot serve an audience if you do not get an audience. You have to get an audience first in order to serve it. But having gotten it, what do you do with it then? Do you presume it? Do you put it in such a state of mind that it is susceptible to the most outrageous misapprehensions communicated by the advertisers, or do you leave it alert, questioning, wakened up, interested in its own psychological, spiritual, national and cultural vigour? That, I propose to you, is clearly demanded of the public broadcaster.

**Senator Stewart:** You are saying that public policy is to shape the mind of the Canadian public by encouraging civility—that word has been used again and again—but it is not a proper mandate for the Canadian Broadcasting Corporation to shape the public mind by encouraging national unity. Civility, yes; national unity, no.

**Mr. Watson:** No, I think we have civility. If we show ourselves to ourselves, we will rejoice in the sharing of that civility. I submit that it is not the role of the public broadcaster to shape the minds of its audience but rather to feed it. It is the role of our institutions, our churches, our politics and our schools, to shape minds. That is not the role of the public broadcaster.

**Senator Stewart:** And by broadcasting what you call civility you do not shape the public mind, particularly the mind of the young? That is a most interesting statement.

**Mr. Watson:** I am saying that we broadcast what happens and we explore our communal life in our broadcasting. We trust our institutions, our families, our parents, our schools, our churches and our political institutions to do the shaping. Our requirement is to provide the data and the shared experience, which is a national good. That is where national policy comes in.

**Senator Stewart:** You then go out and do polling. You create news by polling. That is not shaping the public mind?

**Mr. Watson:** I do not think so. I think it is taking the pulse of the public mind, if you will pardon the mixed metaphor.

[Traduction]

ont pas les moyens. La seule obligation du radiodiffuseur privé est d'assurer un rendement à ses actionnaires. Il vend l'auditoire aux annonceurs par blocs de quelques milliers. C'est sa responsabilité dans la vie, une responsabilité industrielle. Le radiodiffuseur public, par contre, est chargé non d'accaparer un auditoire, mais de le desservir et de le laisser, au terme de chaque journée d'émission, un peu plus sage que la veille, peut-être plus serein, plus alerte et plus en mesure d'assumer ses devoirs collectifs dans la société. L'élément service est essentiel à cet égard. La loi dit que le radiodiffuseur privé «devrait», mais que le radiodiffuseur public «doit». Notre mandat nous impose de servir les gens.

**Le sénateur Atkins:** Le radiodiffuseur public ne cherche-t-il pas cependant à la fois à servir le public et à accaparer un auditoire?

**M. Watson:** On ne peut pas desservir un auditoire qu'on n'a pas. Il faut donc en avoir un, mais une fois qu'on l'a, qu'est-ce qu'on en fait? Est-ce qu'on le tient pour acquis? Est-ce qu'on le met dans un tel état d'esprit qu'il devient vulnérable aux idées les plus ridicules que peuvent lui transmettre les annonceurs, ou bien faut-il le rendre alerte, éveillé et intéressé à sa propre vigueur psychologique, spirituelle, nationale et culturelle? Je soutiens que c'est clairement cela qui incombe à un radiodiffuseur public.

**Le sénateur Stewart:** Vous dites que la politique publique consiste à modeler l'esprit du public canadien en favorisant la civilité—c'est un mot qui revient souvent—mais qu'il n'appartient pas à la Société Radio-Canada de modeler l'esprit des gens en favorisant l'unité nationale. La civilité, oui, mais l'unité nationale, non.

**M. Watson:** Non, je crois que nous avons de la civilité. Si nous nous montrons les uns aux autres, nous nous réjouissons de partager cette civilité. J'estime qu'il incombe au radiodiffuseur public non de modeler l'esprit de son auditoire, mais de le nourrir. Il appartient à nos institutions, à nos églises, à nos politiciens et à nos écoles de modeler les esprits. Ce n'est pas le rôle du radiodiffuseur public.

**Le sénateur Stewart:** Cependant, en diffusant ce que vous appelez de la civilité, ne modelez-vous pas l'esprit des gens, particulièrement l'esprit des jeunes? C'est une affirmation du plus grand intérêt.

**M. Watson:** Nous diffusons ce qui se produit et, ce faisant, nous explorons notre vie communautaire. Nous laissons aux institutions, à la famille, aux parents, aux écoles, aux églises et aux institutions politiques le soin de modeler les esprits. Notre devoir est de faire connaître les données et l'expérience partagée, ce qui est dans l'intérêt national. C'est là qu'intervient la politique nationale.

**Le sénateur Stewart:** Puis vous allez ensuite faire des sondages. Vous créez les nouvelles en le faisant. N'est-ce pas là modeler les esprits?

**M. Watson:** Je ne le crois pas. Il s'agit simplement de prendre le pouls de l'opinion, si vous voulez bien pardonner la métaphore.

[Text]

**Senator Graham:** But you are suggesting that you do not have commentators, that you just report the news. That is not true.

**Mr. Watson:** Not at all. I am suggesting that we have commentators from the broadest spectrum of opinion so that Canadians can know what bad people think as well as what good people think—by your definition and mine.

**Senator Graham:** But it is not your responsibility to shape public opinion?

**Mr. Watson:** It is not our responsibility to shape public opinion.

**Senator Graham:** But you do.

**Mr. Watson:** Inevitably.

**Senator Stewart:** Well, then, you might as well accept that fact and do it well.

**Senator Spivak:** I have a question on the same point. The new mandate is a shared national consciousness and identity. What about the goal of 95 per cent Canadian content? Was that not the goal? I get nervous about this talk of competitiveness. Is this still a goal or has this been given up? What are the prospects for that goal under this legislation? Are they better or worse?

**Mr. Veilleux:** It is still the goal. We have held at a level of 83 per cent or 84 per cent over the last two years. Because of budget restraints we have not been able to continue to increase toward 95 per cent Canadian content, but this still very much remains our goal.

**Senator Spivak:** So that for the sake of competitiveness and to gain advertising revenue, and so on, you will not relinquish that goal?

**Mr. Veilleux:** No.

**Senator Spivak:** I am pleased to hear that. And this legislation strengthens you in that resolve or maintains you in that resolve and does not deviate from it?

**Mr. Veilleux:** Yes.

**Senator Graham:** I understand that you will be putting the program responsibility of the board of directors into two sub-committees. Is that true? One will deal with English-language broadcasting and the other will deal with French-language broadcasting. Can you explain the rationale for that?

**The Chairman:** Were you here when the brief was read into the record?

**Senator Graham:** I am sorry; I was late. I was attending another meeting and I missed that.

**Mr. Veilleux:** We opposed this rather strongly when we appeared before the House of Commons committee last March. We are repeating our strong opposition to this today.

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Vous soutenez que vous n'avez pas de commentateurs, que vous ne faites que transmettre les informations. Ce n'est pas vrai.

**M. Watson:** Pas du tout. Nous avons des commentateurs représentant la gamme d'opinion la plus vaste possible, afin que les Canadiens soient aussi bien renseignés sur ce que pensent les méchants que sur ce que pensent les bons—selon votre définition, pas la mienne.

**Le sénateur Graham:** Mais n'avez-vous pas la responsabilité de modeler l'opinion publique?

**M. Watson:** Non, nous n'avons pas cette responsabilité.

**Le sénateur Graham:** Pourtant, vous l'avez bien.

**M. Watson:** Inévitablement.

**Le sénateur Stewart:** Alors, vous feriez mieux d'accepter ce fait et de bien assumer cette responsabilité.

**Le sénateur Spivak:** Je voudrais poser une question sur le même sujet. Le nouveau mandat se base sur une conscience et une identité nationales partagées. Que devient l'objectif de 95 p. 100 de contenu canadien? N'était-ce pas là l'objectif? Je deviens nerveuse lorsqu'on parle de compétitivité. Vise-t-on toujours 95 p. 100 de contenu canadien ou bien y a-t-on renoncé? Quelles sont les chances d'atteindre cet objectif dans le cadre du projet de loi? Sont-elles meilleures ou moins bonnes?

**M. Veilleux:** C'est toujours notre objectif. Nous avons maintenu un niveau de 83 à 84 p. 100 au cours des deux dernières années. Par suite des compressions budgétaires, nous n'avons pas été en mesure de nous rapprocher davantage de 95 p. 100 de contenu canadien, mais cela demeure pour nous un objectif très concret.

**Le sénateur Spivak:** Vous n'avez donc pas l'intention d'y renoncer par souci de compétitivité ou pour augmenter vos recettes publicitaires?

**M. Veilleux:** Non.

**Le sénateur Spivak:** Je suis très heureuse de l'apprendre. Puis-je en conclure que le projet de loi maintient ou renforce votre détermination et ne vous écarte donc pas de cet objectif?

**M. Veilleux:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Je crois savoir que vous déléguerez les fonctions de programmation du conseil d'administration à deux comités. Est-ce exact? L'un s'occupera de la radiodiffusion de langues anglaise et l'autre de la radiodiffusion de langue française. Pouvez-vous nous parler de la raison d'être de ces comités?

**Le président:** Étiez-vous présent pendant la lecture du mémoire?

**Le sénateur Graham:** Je m'excuse, j'étais en retard. J'assistais à une autre réunion, j'ai donc manqué cette partie.

**M. Veilleux:** Nous nous sommes opposés assez énergiquement à cette disposition lorsque nous avons comparu devant le comité de la Chambre des communes en mars dernier. Nous réitérons notre ferme opposition aujourd'hui.

[Text]

**Senator Graham:** Thank you very much. I referred yesterday to clause 50 of the proposed bill.

**The Chairman:** Before you leave the matter of the two subcommittees, I wish to ask a supplementary question.

**Mr. Veilleux:** is it your interpretation of the section which creates two subcommittees that the board of the CBC could set up the committees but, first, be given no duties at all; secondly, be given duties of little importance; or thirdly, be given duties that will not jeopardize consistency between the decision making of the committee and the full board?

**Senator Atkins:** May I add something else?

**The Chairman:** Go ahead.

**Senator Atkins:** And that the composition of these committees—

**Mr. Veilleux:** Would be the same?

**Senator Atkins:** Yes, or would be representative of both languages in the country.

**Mr. Veilleux:** Those items were mentioned to us when, either publicly or privately, we raised our objections to the creation of these two committees right at the highest level of the corporation, something which could have a tendency to drive a wedge between French and English.

**Senator Chaput-Rolland:** But it already exists.

**Mr. Veilleux:** Not quite. We are doing exactly the opposite to try to create unity in management and greater cooperation between the four networks.

I suppose that one could do that. I have said that I do not find it acceptable if Parliamentarians pass something and then tell us, "Well, play games with it and get around it". I do not like this. I have profound faith in the Parliamentary process and in parliamentarians. When they pass something, I read it carefully. If I have to go back to my office and say, "Well, now we will have to play games with it," there will be people, be they French or English, who will be watching us and will be saying, "You are playing games with the words of Parliament."

**The Chairman:** You could also be like Colonel Nicholson of the *Bridge on the River Kwai*, slavishly adhering to it if you did not have a diplomatic way of getting around it.

**Mr. Veilleux:** Yes.

**The Chairman:** If you made these two subcommittees totally impotent, what would you have to worry about?

**Mr. Veilleux:** Someone out there—someone of our own auditors or our own listeners—would say that we are not respecting Parliament. We would say, "Yes, we are, but we are not giving them any power."

Either we are for it or we are against it, and we are strongly against it. We think the whole section should be left to dry out.

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Merci beaucoup. J'ai évoqué hier l'article 50 du projet de loi.

**Le président:** Avant de passer à un autre sujet, je voudrais poser une question supplémentaire concernant les deux comités.

Monsieur Veilleux, d'après votre interprétation de l'article portant création des comités, pensez-vous que le conseil d'administration de la Société pourrait les établir et puis soit ne leur attribuer aucune fonction, soit leur donner des fonctions sans importance, soit les charger de questions ne pouvant pas nuire à la cohérence des décisions prises par les comités et par le conseil d'administration dans son ensemble?

**Le sénateur Atkins:** Puis-je ajouter quelque chose?

**Le président:** Allez-y.

**Le sénateur Atkins:** Est-ce que la composition de ces comités...

**M. Veilleux:** ... serait la même?

**Le sénateur Atkins:** Oui. Sera-t-elle représentative des deux communautés linguistiques du pays?

**M. Veilleux:** Ces questions nous ont été mentionnées lorsque nous nous sommes opposés, en public et en privé, à la création de ces deux comités à l'échelon le plus élevé de la Société, parce que cela tendrait à opposer le français à l'anglais.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Mais cette opposition existe déjà.

**M. Veilleux:** Pas vraiment. Nous faisons exactement le contraire en essayant d'assurer l'unité dans la direction et une plus grande coopération entre les quatre réseaux.

Je suppose qu'on pourrait le faire. J'ai déjà dit que je ne trouvais pas très acceptable que les parlementaires adoptent une disposition puis nous disent: «Eh bien, vous pouvez en faire ce que vous voulez, contournez-la au besoin.» Je n'aime pas cette situation. J'ai une foi profonde dans le processus parlementaire. Lorsque le Parlement adopte une disposition, je la lis soigneusement. Ce serait très difficile pour moi de rentrer à mon bureau en me disant que je trouverai bien un moyen de la contourner. Il y aura toujours des gens, Français ou Anglais, qui nous verront faire et qui nous reprocheront de ne pas respecter les directives du Parlement.

**Le président:** Vous pourriez aussi faire comme le colonel Nicholson, dans *Le pont de la rivière Kwai*, en les appliquant servilement si vous ne trouvez pas un moyen diplomatique de les contourner.

**M. Veilleux:** Oui.

**Le président:** Si vous enleviez tout pouvoir à ces deux comités, vous n'auriez plus aucun souci à vous faire.

**M. Veilleux:** Il y en a, parmi nos propres auditeurs, nos propres téléspectateurs, qui pourraient dire que nous ne respectons pas le Parlement. Eh bien, c'est le contraire, mais nous ne lui conférons aucun pouvoir.

Que nous soyons en faveur de ces dispositions, ou que nous y soyons opposés—et nous nous y opposons fermement—nous estimons que tout cet article doit être laissé de côté.

[Text]

**Senator Davey:** I would like to ask a supplementary question. It is not directly on the subject, but it is something we talked about earlier today. You mentioned that the CBC is a member of the Quebec Press Council.

**Mr. Veilleux:** Yes.

**Senator Davey:** Why are you not a member of the Ontario Press Council?

**Mr. Veilleux:** We did ask at some point, and they were not that interested in having us. There are a number of press councils across the country.

**Senator Davey:** I know. Have you asked those press councils?

**Mr. Veilleux:** Yes, I think we did ask. Now that we have created our own ombudsmen, we did not think we had money to do all of this. This can be an expensive process.

**Senator Davey:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Graham.

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman, for allowing me to continue. I asked one question 20 minutes ago and you have allowed these interventions to continue unabated. I am going to be very selective in the questions I ask in the future.

Who is responsible for selecting the membership on those committees?

**Mr. Veilleux:** The way it is working now is that I talk to the board of directors and to the chairman-designate. We then submit to the board a list of subcommittees, standing committees and their composition. We go on the basis of criteria—male, female, regional compositions, French and English.

**Senator Graham:** Is there any provision for regional representation on the board?

**Mr. Veilleux:** I am not sure there is, but the appointment of board members is generally done on the basis of region.

**Senator Graham:** But there is no provision in the broadcasting legislation?

**Mr. Veilleux:** I am not sure.

**Mr. Watson:** I would like to respond parenthetically, senator. There has been some interesting discussion among board members from time to time as to their regional responsibilities. While there is quite a distribution of regional origin and regional interests among the members of the board, there has been much passionate declaration from members in latter months concerning the nature of their responsibility, which in a sense denies that regional responsibility when it comes to arguing interests. Although the input and regional sensibility is important, members have been saying, "We are here as members of the board of the Canadian Broadcasting Corporation, with a responsibility to the nation." I find that rather hearten-

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** J'aimerais poser une autre question. Elle ne concerne pas directement ce sujet, mais plutôt quelque chose dont nous avons parlé précédemment aujourd'hui. Vous avez précisé que Radio-Canada était membre du Conseil de presse du Québec.

**M. Veilleux:** Oui.

**Le sénateur Davey:** Vous n'êtes pas membre du Conseil de presse de l'Ontario?

**M. Veilleux:** Nous avons demandé à le devenir à un certain moment donné, mais cet organisme ne s'est pas montré empressé à nous compter parmi ses membres. Et puis, il y a plusieurs conseils de presse au pays.

**Le sénateur Davey:** Je sais. Mais avez-vous demandé à devenir membre de ces autres conseils?

**M. Veilleux:** Oui, je crois que nous l'avons fait. À présent que nous avons créé notre propre ombudsman, je ne crois pas que nous disposions des fonds nécessaires pour nous inscrire un peu partout, cela pourrait être coûteux.

**Le sénateur Davey:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** Je vous remercie, monsieur le président, de me permettre de poursuivre. J'ai posé une question il y a 20 minutes et vous avez permis que ces interventions se poursuivent sans déranger. À l'avenir, je ferai preuve de plus de discernement dans les questions que je poserai.

Qui a la responsabilité de sélectionner les membres de ces comités?

**M. Veilleux:** Pour l'instant, je commence par m'entretenir avec les membres du conseil d'administration et avec le président désigné. Puis, nous soumettons au conseil une liste des sous-comités, des comités permanents, ainsi que leur composition. Pour le choix des membres, nous respectons les critères établis: homme, femme, provenance régionale, français, anglais.

**Le sénateur Graham:** Des dispositions prévoient-elles une représentation régionale au sein du conseil?

**M. Veilleux:** Je n'en suis pas certain, mais la nomination des membres du conseil se fait, généralement, sur une base régionale.

**Le sénateur Graham:** Mais il n'y a rien de prévu en ce sens dans la Loi sur la radiodiffusion.

**M. Veilleux:** Je n'en suis pas sûr.

**M. Watson:** J'aimerais répondre en aparté, monsieur le sénateur. À l'occasion, les membres du conseil ont tenu des débats intéressants au sujet de leur responsabilité régionale. Malgré une bonne répartition régionale au sein du conseil, une bonne représentation des intérêts régionaux, ces derniers mois, les membres du conseil ont fait des déclarations passionnées quant à la nature de leur responsabilité, déclarations qui, dans un sens, revenaient à reléguer au second plan la responsabilité régionale dès qu'il y avait un débat sur le sujet des intérêts. Et bien que la participation et la sensibilité régionale soient importantes, les membres n'en ont pas moins déclaré qu'en qualité de membres du conseil d'administration de la Société

[Text]

ing in these times of some division and some concern, the kinds of concerns that Senator Stewart was talking about. It is not board made up of a bunch of regional squabblers trying to get more for his or her region; it is a board that is increasingly saying that we have a national responsibility to interpret.

**Senator Graham:** I should like to talk briefly about the cutbacks. I should like to ask about the type of dialogue you may have had outside the corporation, and whether you had any direct dialogue with the CRTC regarding the cutbacks before they were made?

**Mr. Veilleux:** I did not have any dialogue with anyone outside the corporation, and certainly I did not have any with the CRTC. On the day of the announcement we informed the CRTC, as we should. The dialogue was simply an internal process with senior management. There was a very extensive period of reflection and thinking with senior management of the CBC. As well, there were two or three meetings with the board of directors, including one which was called a retreat to think about the future of the CBC as a public broadcaster and the options that we had.

**Senator Graham:** If you wanted to open a new station, would you have to appear before the CRTC to get a licence for that station?

**Mr. Veilleux:** Yes.

**Senator Graham:** Do you have to appear before the CRTC to close a station?

**Mr. Veilleux:** There is a misnomer there. We have no one to blame but ourselves because we have talked about closing stations. The fact of the matter is that we have not found a better word yet. We are keeping our transmitters open. The licence attaches to the transmitters, and we are keeping all our transmitters open.

We are reducing the number of staff, the buildings and the studios that are attached to a particular local station. In that sense, that is what has closed, but the transmitter remains open.

To use a particular example, all the transmitters in eastern Quebec, in Matane, Rimouski and Sept Îles, are remaining open. Two of those transmitters will become contributing bureaux to the Quebec station, and the supper-hour show will be beamed back to all these stations, with inputs from those regions. The people in Matane, Rimouski and Sept Îles, from morning to night, will be able to see the same television programs as will people in Quebec City. People in Quebec City will see exactly the same television programs as people in Matane, Rimouski and Sept Îles. We have not explained that very well.

Let me give you another example. Sydney will continue to have its transmitter. The programming will continue to be there all day long except that it will not have its own supper-

[Traduction]

Radio-Canada, ils se sentaient responsables vis-à-vis de la nation. Et, en cette période de division, de préoccupation dont le sénateur Stewart parlait plus tôt, je trouve cela plutôt réconfortant. Ce conseil n'est donc pas composé de personnes qui se chamaillent pour obtenir plus pour telle ou telle région. Il s'agit d'un conseil qui affirme devoir assumer une responsabilité nationale.

**Le sénateur Graham:** Je voudrais brièvement aborder la question des coupures. A ce sujet, j'aimerais que vous me parliez des entretiens que vous avez eus à l'extérieur de la Société; par exemple, vous êtes-vous directement entretenu avec le CRTC au sujet des coupures, avant que celles-ci ne soient effectuées?

**M. Veilleux:** Non, je ne me suis entretenu avec personne à l'extérieur de la Société et certes pas avec le CRTC. Le jour de l'annonce, nous avons informé le CRTC, comme nous le devons. Nous avons en fait limité le débat à l'intérieur de la Société, avec les cadres supérieurs. Nous avons passé pas mal de temps en réflexion avec la haute direction de Radio-Canada. En outre, nous avons eu deux ou trois réunions avec le conseil d'administration, dont une qui a consisté en une retraite et que nous avons consacré à l'avenir de Radio-Canada en tant que radiodiffuseur public et aux solutions qui s'offraient à nous.

**Le sénateur Graham:** Si vous voulez ouvrir une nouvelle station, vous devriez vous présenter devant le CRTC pour obtenir une licence, n'est-ce pas?

**M. Veilleux:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Devez-vous comparaître devant le CRTC pour fermer une station?

**M. Veilleux:** A ce propos, je crois qu'il y a erreur de terminologie. Mais nous n'avons personne d'autre à blâmer que nous-mêmes, car c'est nous qui avons parlé de fermeture de stations. En fait, nous n'avons pas réussi à trouver un meilleur mot. Nos émetteurs sont encore opérationnels et il faut savoir que toute licence est émise pour l'exploitation d'un émetteur... et nous gardons les nôtres en opération.

Certes, nous réduisons le personnel, le nombre de bâtiments et de studios rattachés à telle ou telle station locale. En ce sens, on peut dire que nous avons effectué des fermetures, mais nos émetteurs, eux, restent ouverts.

Pour prendre un exemple, sachez que tous les émetteurs dans l'est du Québec, à Matane, à Rimouski et à Sept-Îles, sont encore en exploitation. Deux de ces émetteurs deviendront des bureaux correspondants de la station de Québec et l'émission de début de soirée, qui comprendra des segments de ces régions, sera relayée à ces stations. Ainsi, les résidents de Matane, de Rimouski et de Sept-Îles verront les mêmes émissions de télévision, du matin au soir, que ceux de Québec. Et les habitants de Québec verront exactement les mêmes émissions de télévision que les résidents de Matane, de Rimouski et de Sept-Îles. Mais, nous n'avons pas correctement expliqué cette réalité.

Permettez-moi de vous donner un autre exemple. Sydney continuera d'exploiter son émetteur et la programmation continuera d'y être assurée toute la journée, si ce n'est que l'émis-

## [Text]

hour show. The supper-hour show will come from Halifax, with inputs from Sydney. Therefore, people in Sydney will be able to see the same television all day long as the people in Halifax. The people in Halifax will see the same television as people in Sydney. Under the circumstances and because of what the country is going through, that may have a unifying effect because it will contextualize people.

**Senator Graham:** This is in the same context of programs coming from Toronto to the rest of the country and programs coming from Halifax to the rest of the province. There was a CTV affiliate in Sydney which closed in the early 1980s, and now there is the CBC station. You say that the doors are still open but the programming has been closed down. Someone said that what we will get now is two minutes a day of bad news about Cape Breton, fed from Halifax.

I should like to read to you an excerpt from a story that appeared in the *Cape Breton Post* on December 22. Senator Davey mentioned earlier, and I think the witnesses agreed, that perhaps this was one of the first positive demonstrations showing that people care about the CBC in the aftermath of the cutbacks. The story reads:

People in the industrial area aren't about to sit back and take what the CBC has to give them. Some 70 people—from politicians to trade unionists to concerned citizens—crowded into the council chambers at the County Building Friday morning to denounce the cancellation of the local supper-hour news program, *Cape Breton Report*.

I should like to read a couple of other excerpts from the same news item:

"We recommend that Cape Breton Report be restored . . . and expanded," said Father Frank Abbass, Director of the Media and Values Centre at the University College of Cape Breton, and the main speaker for the committee hosting the protest. In addition, the committee in another symbolic show has given *First Edition*—the Halifax-based replacement program—a failing grade on the report card they've issued.

They monitored that program for a week after the cutbacks were announced when the programs originated from Halifax. The article goes on to say:

"Our report card on *First Edition* shows that it merits a failing grade as a broadcast service to the television constituency in Cape Breton," Abbass said. "We feel our uniqueness as a community in the Canadian family of communities requires more than just a few minutes of coverage we have seen this week.

The report card shows that there was no mention of Cape Breton culture, labour, municipal affairs . . . weather reporting that is not specific to our area, sports coverage composed of one (Cape Breton) Oilers game

## [Traduction]

sion de début de soirée sera retransmise depuis Halifax, même si elle contient des segments de Sydney. Par conséquent, les gens de Sydney verront les mêmes émissions de télévision, toute la journée, que ceux de Halifax. Et les gens de Halifax verront les mêmes émissions de télévision que ceux de Sydney. Compte tenu de la situation que traverse le pays, cette façon de procéder peut avoir un effet unificateur, car elle permet de remplacer tout le monde dans le même contexte.

**Le sénateur Graham:** Cela s'inscrit dans la même lignée que les émissions diffusées depuis Toronto à l'ensemble du pays et depuis Halifax à l'ensemble de la province. À Sydney, au début des années 80, il y avait une station affiliée du réseau CTV, et à présent c'est une station de Radio-Canada. Vous dites que les portes sont encore ouvertes, mais la programmation, elle, a été interrompue. D'aucun prétende que tout ce que nous aurons à présent, c'est deux minutes de mauvaises nouvelles sur Cap-Breton venant de Halifax.

Permettez-moi de vous lire un extrait d'un article paru dans le *Cape Breton Post* du 22 décembre. Plus tôt, le sénateur Davey disait—et je crois que nos témoins étaient d'accord avec lui—que nous avions affaire à l'une des premières démonstrations probantes de l'intérêt que la population porte à Radio-Canada, après le contrecoup des coupures. Je vous lis cet article: (traduction)

Les industriels ne vont pas se reposer sur leurs lauriers et prendre pour argent comptant tout ce que Radio-Canada voudra bien leur proposer. Environ 75 personnes, des politiciens, des syndicalistes et des particuliers préoccupés, se sont entassées dans la salle du conseil de l'hôtel de ville, vendredi matin, pour dénoncer la suppression de l'émission d'information du début de soirée, *Cape Breton Report*.

Permettez-moi de poursuivre la lecture.

«Nous recommandons que l'émission *Cape Breton Report* soit remise à l'antenne et étoffée», a déclaré le père Frank Abbass, directeur du *Media and Values Centre* du collège universitaire de Cap-Breton, qui est également le porte-parole du comité de protestation. En outre, dans un autre geste symbolique, le comité a accordé une note inférieure à la moyenne à l'émission *First Edition*, celle qui remplace *Cape Breton Report* depuis Halifax, sur sa fiche d'évaluation.

Les membres du comité ont suivi cette émission pendant une semaine, après l'annonce des coupures, après le basculement de la programmation à Halifax. L'article se poursuit ainsi:

«D'après notre fiche d'évaluation, *First Edition* ne mérite pas la moyenne en tant que service de télédiffusion prétendant desservir les téléspectateurs de Cap-Breton», a déclaré le père Abbass. «Nous estimons que le caractère unique que revêt notre communauté, au sein de la grande famille canadienne, mérite plus que les quelques minutes de couverture que nous avons vues cette semaine.

Notre fiche d'évaluation indique que l'émission de remplacement n'a fait aucune allusion à la culture de Cap-Breton, à notre main-d'œuvre, à nos affaires municipales et que les comptes rendus météorologiques ne portaient

*[Text]*

played in Halifax and an announcement that snow is not being made at Smokey.

Cape Smokey is a ski area in the highlands of Cape Breton. They did not mention Ben Eoin. The article goes on:

“It makes no sense to us at all that our own popular super-hour program, which attracted a higher percentage of audience than its Halifax counterpart, has been replaced.”

I don't know how much more anger can be fostered in that part of Canada with respect to cutbacks, whether it be Via Rail cutbacks or cutbacks in other services. We did lose our independent station in the early 1980s. The doors of the CBC are open and there are a couple of people who will feed reports to Halifax. Presumably there must be a member of the board from Nova Scotia.

**Senator Oliver:** Michael Power.

**Senator Graham:** He is from Bridgewater, the south shore. I have a great respect for Michael Power, but there is much difference between the culture, the likes, the dislikes, the music and the ethnic mix, between Cape Breton and Halifax. I am sure Senator MacDonald, who has not lived in Cape Breton for some time, would have an appreciation of the point I am making. I am wondering how you arrived at that kind of a decision, unless it was just pure economics. If you had the money, would you be keeping a place like Cape Breton's CJCB open? How much money does it involve? Is there not somewhere else in the system where you could find that money to keep such an important medium open for the people from that part of Canada?

**Mr. Veilleux:** Senator Graham, I can share with you some of the thinking that we did regarding this. Believe me, it is not the kind of decision that came easily. Many people are telling me that this is probably the first exercise of this kind. Time will see whether or not it was the right thing to do. We happen to think it was right under the circumstances.

We were faced with a very sizeable financial shortfall, not only for next year but for the next couple of years. There is a significant imbalance between the revenues coming in and the expenditures, and that gap is widening. Instead of cutting back more or less arbitrarily every six months, we decided to see how we could re-articulate the mandate of the CBC in these difficult times, taking into account the broad trends of what is going on in this country and in the world. Remember, as well, that this was the sixth or seventh year of expenditure restraint imposed on the CBC. We rejected at the outset what would have been easier to do, an across-the-board cut of 10 per cent for everyone, thus bleeding the entire organization slowly.

*[Traduction]*

pas sur notre région. Quant aux sports, il n'a été question que de la partie jouée par les Oilers de Cap-Breton à Halifax et du fait que l'on ne produit pas de neige artificielle à Smoky.

Cape Smoky est une station de ski dans les hauteurs de Cap-Breton. Il n'a pas été fait mention de Ben Eoin. Je continue:

«Nous n'estimons pas logique que notre émission très populaire du début de soirée, qui bénéficiait d'un taux d'écoute plus élevé que celle produite à Halifax, a été remplacée».

Je ne vois pas jusqu'à quel point on pourrait susciter encore plus de colère dans cette région du Canada à cause de coupures, qu'il s'agisse de celles de Via Rail ou de celles effectuées dans d'autres services. Au début des années 80, nous avons perdu notre station indépendante. Les portes de Radio-Canada sont ouvertes et il se trouvera quelques personnes qui adresseront des rapports à Halifax. On peut également penser qu'il est nécessaire de nommer un membre de la Nouvelle-Écosse au conseil d'administration.

**Le sénateur Oliver:** Michael Power.

**Le sénateur Graham:** Il vient de Bridgewater, du sud. J'éprouve beaucoup de respect pour Michael Power, mais il y a de grandes différences culturelles, des différences dans nos goûts, dans notre musique, dans notre composition ethnique, entre Cap-Breton et Halifax. Et je suis sûr que le sénateur MacDonald, qui a quitté Cap-Breton depuis quelques temps déjà, comprend bien ce que je veux dire. Je me demande comment vous êtes parvenus à prendre ce genre de décisions, outre que pour des motifs purement économiques. Et si vous aviez les fonds nécessaires, est-ce que vous garderiez une station comme CJCB de Cap-Breton ouverte? Combien d'argent cela représente-t-il? Ne pourriez-vous pas trouver cet argent ailleurs pour garder cette importante station en vie, au service des habitants de cette partie du Canada?

**M. Veilleux:** Sénateur Graham, je vais vous faire part d'une partie du raisonnement que nous avons tenu à ce propos. Croyez-moi, ce n'est pas le genre de décisions qui se prend facilement. Beaucoup m'ont dit qu'il s'agissait probablement d'une première. Le temps nous dira si c'était la bonne chose à faire ou pas. Mais, étant donné les circonstances, nous aimons à croire que c'était la chose à faire.

Nous sommes confrontés à un très important trou financier, non seulement pour l'année prochaine, mais pour les quelques années à venir. Nous faisons face à un déséquilibre notable entre les recettes et les dépenses et l'écart ne fait que s'accroître. Plutôt que d'effectuer des coupures plus ou moins arbitraires tous les six mois, nous nous sommes efforcés de voir comment nous pourrions réarticuler le mandat de Radio-Canada, en ces temps difficiles, en tenant compte des grandes tendances, sur le plan international et sur le plan national. En outre, n'oubliez pas que c'était la sixième ou la septième année de suite où Radio-Canada se voyait imposer des contraintes budgétaires. D'emblée, nous avons rejeté la solution de facilité, une coupure générale de 10 p. 100, tous les secteurs confondus. Car nous nous serions trouvés à saigner lentement toute l'organisation.

[Text]

Frankly, we thought that that would have been reducing the CBC to such a level of mediocrity that Canadians would attach themselves to the CBC and become its defenders even less than they do now. They would say that there is no difference between the CBC and any other station. We rejected that. Similarly, we rejected two other broad concepts. One was to become even more commercialized. Everyone on the board, certainly the two of us here, have great concerns about that. We think we have reached a level of commercialization that is probably crossing the line. At times, I feel that commercial imperatives have too much of an impact on the kinds of programs we show, and when we show them during the week.

Even if we had overcome those ideological concerns, I have to tell you that the commercial revenue is just not there. One of the main reasons we are having such a big problem this year, and will have one next year and perhaps the year after, is that over the past 18 months our commercial revenues have dropped \$50 million. For the CBC, that is a lot of money.

**Senator Davey:** Over what period of time?

**Mr. Veilleux:** Over at least 15 months, over the end of this fiscal year and the next fiscal year. So we rejected going even more commercial, because, first, the money is not there and, second, we have ideological concerns. To become more commercial would make the CBC more vulnerable to fluctuations in the future, which is precisely what we should be attempting to overcome. We should be trying to add greater stability rather than instability.

The third general thing we rejected is abandoning our Canadianization objectives. We want Canadian content, Canadian talent and Canadian writers. We could easily have taken the 85 per cent Canadian content that we have had on both the French and the English networks during prime time and then said that we would go to 50 per cent, and that we would buy American programs such as game shows for the other 30 per cent and fill them up with commercials. However, I suggest to you that you would have then said, "What is the difference between watching this and a U.S. or a private Canadian station?" There is nothing that would have been distinctive about the public broadcaster. So we rejected that.

So what are we doing, then? As has been said here, we realized that radio is the privileged instrument for which everyone in this country has nothing but praise, and we decided we would try to protect radio, and we did. The cuts that we effected on radio amount to 1 per cent. As to overhead, we made those cuts last January. I am the first president, and I hope the only one in the history of the corporation, that has had to effect two sets of cuts within one fiscal year. I announced the first cuts on January 28 and this set on December 5. This is not a record that I wish on anyone. Personally, I

[Traduction]

Pour être honnête, nous avons craint que, ce faisant, nous aurions risqué d'abaisser Radio-Canada à un tel niveau de médiocrité que les Canadiens auraient risqué de se détourner de Radio-Canada et de la défendre encore moins qu'ils ne le font à l'heure actuelle. Ils auraient pu dire que plus rien ne différencie Radio-Canada des autres réseaux. Nous avons donc écarté cette solution, tout comme deux autres idées générales. La première aurait été d'avoir une vocation beaucoup plus commerciale, ce qui a grandement inquiété les membres du conseil, et plus particulièrement nous deux. Je crois que nous sommes déjà allés un peu trop loin dans le sens de la commercialisation. Parfois, j'ai même l'impression que nos impératifs commerciaux prennent beaucoup trop le pas sur notre programmation, qualitative et quantitative.

Cependant, même si nous étions parvenus à nous élever au-delà de ces considérations idéologiques, je dois vous avouer que les recettes commerciales ne sont simplement pas suffisantes. L'une des principales raisons pour lesquelles nous éprouvons tant de difficulté cette année, de même que l'année prochaine et sans aucun doute l'année qui suivra, c'est que, au cours des 18 derniers mois, nos recettes commerciales ont chuté de 50 millions de dollars. Et pour Radio-Canada, c'est beaucoup!

**Le sénateur Davey:** Sur quelle période?

**M. Veilleux:** Au cours des 15 derniers mois au moins, jusqu'à la fin de cette année financière et durant toute la prochaine. Nous avons donc écarté la possibilité de nous tourner encore plus vers le commercial, parce que, tout d'abord, les fonds ne sont pas là et que, deuxièmement, nous faisons face à un conflit idéologique; en effet, si nous ouvrons davantage la porte au secteur commercial, Radio-Canada sera beaucoup plus exposée aux fluctuations à venir et c'est précisément ce que nous voulons éviter. Nous voulons accentuer la stabilité et non créer l'instabilité.

La troisième solution que nous avons écartée, était celle de l'abandon de nos objectifs de canadianisation. Nous voulons offrir un contenu canadien, nous voulons faire appel à des artistes canadiens, à des rédacteurs canadiens. Il nous aurait été facile de faire passer de 85 à 50 p. 100 le contenu canadien que nous offrons actuellement, sur le réseau français et le réseau anglais, pendant les heures de grande écoute, et nous aurions pu acheter des émissions américaines, comme des émissions de jeu, pour les 30 p. 100 manquants, et les remplir de messages publicitaires. Mais voilà, je pense qu'alors, vous nous auriez dit: «Quelle est la différence entre Radio-Canada et une chaîne privée canadienne ou une chaîne américaine?» Rien ne nous aurait différenciés en tant que radiodiffuseur public. C'est pour cela que nous avons rejeté cette solution.

Mais alors, que faire? Comme nous l'avons dit, nous nous sommes rendu compte que la radio était l'instrument privilégié dont tous les Canadiens s'enorgueillissent, raison pour laquelle nous avons décidé de protéger la radio. Les coupures effectuées dans ce secteur sont de 1 p. 100. Quant aux frais généraux, nous les avons déjà réduits en janvier de l'année dernière. Je suis le premier président, et j'espère demeurer le seul dans l'histoire de la Société, qui ait eu à effectuer deux séries de coupures en un seul exercice financier. J'ai annoncé la première série de coupures le 28 janvier et, celle-ci, le 5 décembre

[Text]

have to tell you that it has caused me a get deal of stress and lack of sleep. There are 1,500 people involved in this. People say there is a lot of overhead. However, I have to tell you it is gone. Vice presidents are gone. Layers of management are gone. Head office on Bronson Street represents 3 per cent of the total operating costs of the entire CBC. There is no corporation in this country, private or public—and I have tested this, believe you me—that can operate a business of this size, regulated and decentralized, with a head office at 3 per cent. In fact, if anything, head office is dangerously understaffed. We have to compensate by very long days.

So, we protected radio, and overhead is gone. Where do we go? We told ourselves that we at least have the luxury, if you want to call it that, or the choice of two media. We have radio and TV. We decided to try to build on the complementary strengths of those two media. Radio is, from all empirical evidence, much more of a local medium and it serves those markets and that clientele very well. So we decided to anchor radio in the local, regional and national areas, and to get out of the international area except for news. That explains why Radio Canada International is no longer a priority in our budget now that we are facing this difficult situation. That also explains why, in the future, you are unlikely to see radio attending Olympics and les jeux de la francophonie. TV will cover those. Those are events that lend themselves more to TV, anyway. Situating radio in that way, we can then add the complementary strength of TV. TV will become a regional, national and international medium, and the two will cover the wide spectrum of services that CBC, by mandate, should cover. Articulating the mandate that way, unfortunately and regretably, brought about the reductions and eliminations in local services for TV. Radio remains in tact.

**Senator Graham:** Would you consider at any time re-opening CBC Sydney, under any conditions?

**Senator Forrestall:** Or selling it?

**Mr. Veilleux:** I cannot answer that question in isolation, Senator Graham. I have to tell you—and I announced this in the press release of December 5—that there is still something in the order of a \$50 million or \$60 million shortfall ahead of us. The way the commercial market is going, there will be \$50 million or \$60 million plus to finance. So if money came in now, I would have to ask myself whether it is just one-time money, whether it is on-going or part of the base funding of the CBC, and what am I supposed to do about the \$50 million shortfall that is still hanging over our collective heads? I would have to go to the board of directors and report on all of these things and have a longer-term projection. I, for one, want to be

[Traduction]

dernier. C'est un record que je ne souhaite à personne. Sur le plan personnel, je puis vous garantir qu'il m'a beaucoup stressé et m'a empêché de dormir. Ces coupures concernent 1,500 personnes. On nous dit que les frais généraux sont élevés, mais je peux vous garantir que ce n'est plus le cas. Il n'y a plus de vice-présidents, plus d'avocats au palier de gestion, et le siège social de la rue Bronson ne représente plus que 3 p. 100 des frais d'exploitation de toute la Société. Il n'y a aucune société dans ce pays, publique ou privée—et croyez-moi, je l'ai vérifié—qui puisse être exploitée à ce niveau, en étant réglementée et décentralisée, avec un siège social représentant 3 p. 100 des frais généraux. En fait, s'il y a une crainte à avoir, c'est que le siège soit dangereusement en sous-effectif. Nous devons compenser cette situation en travaillant de très longues heures.

Donc, nous avons protégé le secteur de la radiodiffusion et coupé sur les frais généraux. Et après? Nous nous sommes dit que nous avions au moins le luxe, si l'on peut appeler cela comme ça, de pouvoir choisir entre deux médias: la radio d'un côté et la télévision de l'autre. Nous avons décidé de nous efforcer de combiner les forces de ces deux médias. Tout prouve que la radio est beaucoup plus un médium local desservant parfaitement des marchés et des clientèles locaux. Nous avons donc décidé de consolider la radio dans son rôle local, régional et national et de ne plus donner dans le secteur international, sauf pour les nouvelles. Cela explique pourquoi Radio-Canada International n'est plus, au moment où nous faisons face à cette situation difficile, une priorité budgétaire. Cela explique également pourquoi, à l'avenir, il est peu probable que la radio couvre les Olympiques et les Jeux de la francophonie. Ce sera la télévision qui s'en occupera, puisque, de toute façon, ces événements se prêtent beaucoup mieux à une couverture visuelle. Compte tenu de cette orientation donnée à la radio, nous pouvons à présent nous attarder à la télévision, dans un rôle complémentaire. La télévision deviendra le médium régional, national et international et, radio et télévision assumeront l'ensemble des services que Radio-Canada doit remplir, aux termes de son mandat. L'articulation du mandat de cette façon, malheureusement et cela est très regrettable, nous a forcés à effectuer des coupures dans les services locaux de télévision. La radio, quant à elle, n'est pas touchée.

**Le sénateur Graham:** Est-ce que vous envisageriez à un moment ou à un autre, de rouvrir la station de Radio-Canada à Sydney, et si oui, à quelles conditions?

**Le sénateur Forrestall:** Ou de la vendre?

**M. Veilleux:** Je ne peux répondre à cette question hors contexte, sénateur Graham. Je dois vous rappeler—comme je l'ai annoncé dans mon communiqué de presse du 5 décembre—que nous allons encore manquer de quelque 50 ou 60 millions de dollars. Au rythme où vont les choses sur le plan commercial, nous aurons 50 ou 60 millions de dollars de plus à financer. Et si nous recevons l'argent maintenant, je devrai me demander s'il ne s'agit là que d'un seul versement ou si c'est une subvention permanente ou encore s'il fait partie du fonds initial de Radio-Canada; et je me demanderai comment traiter ce trou de 50 millions de dollars. Je devrai me tourner vers le conseil d'administration, faire rapport et m'engager dans une projec-

[Text]

someone at the CBC who will try to address the problem from a longer-term perspective and, I hope, solve some of the problems and get the CBC back on track providing the high quality service of which it is capable.

**The Chairman:** Could I ask a supplementary question relevant to this Mr. President? You were satisfied, and so was your board, that the cuts that you regrettably had to implement had nothing to do with the mandate of the Canadian Broadcasting Corporation; they were cuts at the local level?

**Mr. Veilleux:** Yes.

**The Chairman:** Then why in the name of heaven has this suit been filed, in the Federal Court, I gather, by the Canadian Union of Public Employees, making the case that you are violating your mandate to provide a national service in both languages, and ignoring your licence obligations under law? That is a pretty long bow.

**Mr. Veilleux:** I do not know that I can comment on that, if it is in court. I have said in other places, and I think to everybody here in this room, that I do not think we are violating our mandate. We have chosen a way to articulate it in the face of difficulties, and we think that over time people will come to realize that this is probably a pretty good way to articulate it. I am not saying that we would have done what we did if we had not had to do it, but having had to do it, under the circumstances, we tried to bring some conceptual views to the CBC, to which we can speak. We do not agree with the court action.

**Senator Graham:** I was interested in hearing Senator Spivak say that she could hear *As It Happens* in Hawaii. We cannot see or hear *Newsworld* in Cape Breton. I am wondering what you could do to remedy that situation.

**Mr. McEwen:** We understand that, and we are not happy about that either. We are trying to get the cable companies in Cape Breton to take *Newsworld*. They are not obliged to; it is still an elective carriage service. We are putting as much pressure on them as we can. CANCOM is putting as much pressure on them as possible and they still have not elected to take the service.

**Mr. Veilleux:** There is the CRTC.

**Senator Graham:** You say this is a responsibility of the CRTC. Are there any Canadian citizens who get *Newsworld* without having to go through a cable company?

**Mr. Veilleux:** No.

**Mr. McEwen:** No. They can use a dish but then they get a scrambled signal and they have to get it unscrambled, but for all practical purposes the answer is no.

**Senator Graham:** I have all kinds of questions, Mr. Chairman, but I recognize that others have questions as well. How-

[Traduction]

tion à long terme. Par-dessus tout, je tiens à être celui qui, à Radio-Canada, s'efforce de régler le problème à long terme et j'espère parvenir à régler certains de ces problèmes et à remettre Radio-Canada sur les rails de sorte qu'elle puisse offrir le service de grande qualité dont elle est capable.

**Le président:** Puis-je vous poser une question supplémentaire à ce sujet, monsieur le président? Vous avez la certitude, de même que les membres de votre conseil, que les coupures que vous avez malheureusement dû effectuer, n'ont en rien touché le mandat de la Société Radio-Canada, autrement dit qu'il s'agissait de coupures à l'échelle locale?

**M. Veilleux:** Oui.

**Le président:** Alors, pourquoi donc cette poursuite, en Cour fédérale, je crois par le Syndicat canadien de la Fonction publique qui argue que vous avez dérogé à votre mandat, celui d'offrir un service national dans les deux langues officielles, et que vous n'avez pas respecté vos obligations légales vis-à-vis de votre licence? C'est aller un peu loin, non?

**M. Veilleux:** Je ne sais si je peux commenter la chose étant donné qu'elle est devant les tribunaux. J'ai déjà dit, dans d'autres contextes, et, je crois, à toutes les personnes présentes dans cette pièce, que je ne pensais pas avoir dérogé à mon mandat. Nous avons choisi un moyen de l'articuler face aux difficultés du moment et nous pensons que, avec le temps les gens en viendront à se rendre compte que c'était probablement une bonne façon d'agir. Je ne dis pas que nous aurions, de toute façon, fait ce que nous avons fait si nous n'avions pas eu à le faire, mais, étant donné les circonstances et comme nous y avons été contraints, nous nous sommes efforcés de rationaliser les activités. Nous sommes en désaccord avec cette action en justice.

**Le sénateur Graham:** J'ai été intéressé d'apprendre du sénateur Spivak qu'elle avait pu capter *As it Happens* à Hawaï. À Cap-Breton, on ne peut voir ni même entendre *Newsworld*. Je me demande ce que vous pourriez faire pour remédier à cette situation?

**M. McEwen:** Nous comprenons, et nous n'en sommes pas plus satisfaits. Nous essayons d'inciter les câblodistributeurs de Cap-Breton à relayer *Newsworld*. Mais ils n'y sont pas obligés, ils n'offrent encore qu'un service de transmission facultatif. Nous les soumettons à autant de pression que nous pouvons, CANCOM les soumet à beaucoup de pression et, pourtant, ils n'ont pas encore décidé de relayer cette émission.

**M. Veilleux:** Il y a le CTRC.

**Le sénateur Graham:** Selon vous, c'est une responsabilité du CRTC? Y a-t-il un seul Canadien qui puisse recevoir *News-world* sans avoir à passer par l'intermédiaire d'un câblodistributeur?

**M. Veilleux:** Non.

**M. McEwen:** Non! Il est toujours possible de la capter grâce à une antenne parabolique, mais le signal est brouillé et il faut le décoder; à toutes fins utiles, la réponse est non.

**Le sénateur Graham:** J'aurais encore plusieurs questions à poser, monsieur le président, mais je me rends compte que d'autres en ont également. Permettez-moi cependant de poser

[Text]

ever, I should like to ask one final question. Do you support more government control over the CRTC?

**Mr. Veilleux:** I do not think I would want to comment on that. I am not sufficiently familiar with the subject matter.

**The Chairman:** Senator Graham, we will have CRTC representatives here tonight. Do you have a supplementary, Senator Forrestall?

**Senator Forrestall:** Thank you, Mr. Chairman. My first question is with respect to how you are doing in your ongoing efforts with cable to provide this service. However, I would also like to expand that a little and ask you if you could comment on what I found to be a very useful intervention by Premier Devine in his action to put up some funds for a marketing study to enable the private sector, or affiliate status, to come into play. Could you also comment on whether or not you are actively trying to sell some of these facilities or turn them into affiliates?

**Mr. Veilleux:** I am aware of the efforts made in Saskatoon on the part of our employees, with the assistance of the Saskatchewan government, either to acquire our station or to otherwise do local programming. We have said—the chairman-designate and I and others—that our stations and our transmitters are not for sale, because if you sell the transmitters you risk accomplishing exactly the opposite objective of what you want. People are now complaining about having only one hour a day. I tried to explain that they might even lose that by selling the transmitters because it would mean that several hours less per day of CBC programming, Canadian programming, would be available. That would be accomplishing exactly the wrong objective. However, we have said that we remain open to any groups or associations which wish to approach us with respect to some possible arrangements whereby some local programming would be provided. We have sent that signal rather broadly in communities. We have been approached by a number of people and we will be engaging in discussions with them in the next few days. In fact, some of those discussions are going on right now. All of those discussions, you will appreciate, will require a referendum by the board of directors. We will be taking to the board of directors in the next few weeks a policy on the broad guidelines that should guide us in our discussions with private or other groups with respect to those objectives. So we are engaging in discussions.

**The Chairman:** Senator Oliver is next. You have been very patient.

**Senator Oliver:** Thank you, Mr. Chairman. My question relates to the mandate, and it is a specific question about visible minorities. The mandate that Senator Spivak has already reminded you of said that the corporation is to serve the interests of all Canadians, not just some, by reflecting Canada. In my opinion, CBC English TV does not represent the Canadian mosaic. When the CBC, through shows like *The Journal*, has focus groups or major debates, such as on Meech Lake, where

[Traduction]

cette dernière question. Est-ce que vous êtes en faveur d'un plus grand contrôle du gouvernement sur le CRTC?

**M. Veilleux:** Je ne pense pas pouvoir parler de ce sujet, je ne suis pas suffisamment versé dans la matière.

**Le président:** Sénateur Graham, des représentants du CRTC comparaîtront devant nous ce soir. Avez-vous une autre question, sénateur Forrestall?

**Le sénateur Forrestall:** Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais tout d'abord savoir où vous en êtes dans vos efforts visant à amener les câblodistributeurs à assurer ce service. Mais, pour aller un peu plus loin dans ce sens, j'aimerais également que vous nous fassiez part de vos remarques sur l'intervention du premier ministre Devine, que j'estime très utile, et qui a consisté à réserver des fonds pour la tenue d'une étude de marketing destinée à permettre au secteur privé, ou aux stations membres du réseau, d'intervenir. Enfin, pourriez-vous nous dire si vous avez effectivement tenté de vendre ces installations ou de les confier à des stations affiliées?

**M. Veilleux:** Je suis au courant des efforts déployés à Saskatoon par les employés, avec l'aide du gouvernement de la Saskatchewan, efforts visant à acquérir notre station ou encore à offrir une programmation locale. Comme nous l'avons déjà déclaré—le président désigné, moi-même et d'autres—nos stations et nos émetteurs ne sont pas à vendre, parce que, si nous vendions nos émetteurs, nous risquerions d'atteindre un résultat tout à fait opposé à celui que nous poursuivons. Les gens se plaignent déjà de n'avoir qu'une heure d'émission par jour. Je me suis efforcé d'expliquer qu'ils risquaient même de perdre cette heure si nous vendions nos émetteurs, car nous nous trouverions à relayer beaucoup moins d'heures de programmation de Radio-Canada—de programmation à contenu canadien. Nous atteindrions l'objectif inverse de celui que nous poursuivons. Quoi qu'il en soit, nous avons aussi déclaré que nous étions ouverts aux propos de tous groupements ou associations désireux de rechercher une solution qui permettrait d'assurer une programmation locale. Nous avons d'ailleurs fait passer ce message assez largement dans les différentes collectivités. Nous avons été contactés par un certain nombre de personnes avec qui nous entamerons des discussions dans les jours à venir. En fait, nous avons déjà commencé certaines de ces discussions. Et dans tous les cas, vous comprendrez que nous devons passer par le conseil d'administration. D'ailleurs, dans les prochaines semaines, nous soumettrons au conseil d'administration une politique établissant les grandes lignes que nous devons suivre dans nos discussions avec des groupements privés ou autres, à propos des objectifs que je viens de mentionner. Donc, nous avons déjà entamé des discussions.

**Le président:** Le sénateur Oliver vient ensuite. Vous avez été très patient.

**Le sénateur Oliver:** Merci, monsieur le président. Ma question concerne le mandat et, plus particulièrement, la question des minorités visibles. Le mandat, dont le sénateur Spivak vient de parler, précise que la Société doit servir les intérêts de tous les Canadiens, et pas uniquement de quelques-uns, en donnant une image du Canada. Quant à moi, j'estime que la télévision du réseau anglais de Radio-Canada n'est pas représentative de la mosaïque canadienne. Lorsque, dans des émis-

[Text]

people like Conrad Black are on to talk about their views and visions, what is lacking is representation from visible minorities. When the CBC is involved in national forums, they are not representative of the Canadian mosaic and, therefore, in my opinion, offend the mandate to serve the interest of all Canadians by reflecting Canada. This inadvertence to have competent visible minorities speaking their views for their communities really helps to produce problems with visible minorities and is getting very close to a form of racism in the medium, because if visible minorities are not shown along with others, then Canadian people say that they are not there because they are no good and have nothing to say. This inadvertence is, in my opinion and judgment, doing damage to the Canadian perception of what the mosaic should be.

My first question is what specific steps is the CBC taking to overcome this problem? Secondly, what internal programs are now in place to help overcome them? I should tell you that I do have other information. I served for several years as a member of the Advisory Committee to the President of the Treasury Board on the Employment of Visible Minorities and I have read the reports of the CBC so I have some idea of your efforts, but I would like to know what you are doing specifically on that problem.

**Mr. McEwen:** Let me speak to the program side, which seemed to be the original focus of your question with respect to the portrayal issue. We have a Director of Equitable Portrayal who sets policies and guidelines for the portrayal of visible minorities, the disabled, aboriginal Canadians, et cetera. That director works with the various program units in Toronto and Montreal developing resource lists. He works with background experts in these areas in setting program objectives, and in sensitization sessions for producers, directors and writers. We believe we have made demonstrable gains with programs like *Street Legal* and *DeGrassi*. Our dramatic and variety programming has made substantial gains. We are seeing improvements in both our news and current affairs portrayal. In fact, the most recent survey done on our portrayal reflected that. That information is public, and we would be glad to share it with you.

Across the country in many of our regional locations we are working with provincial and community associations in developing a talent pool by bringing people into the organization on the employment side and providing development training. It becomes self-fulfilling at that point because each person you employ brings with him or her a wider net of contacts in that community. These are the kinds of things we are doing. We are in a process of setting targets for both employment and portrayal. It is a particularly difficult process while the corporation is going through a downsizing and budget reduction. I

[Traduction]

sions comme *The Journal*, la CBC fait appel à des groupes de discussion ou tient des grands débats, comme au sujet du lac Meech, dans le cadre desquels des gens comme Conrad Black font part de leurs points de vue, il y a un manque de représentation des minorités visibles. Lorsque Radio-Canada participe à des débats nationaux, elle n'est pas représentative de la mosaïque canadienne et, par conséquent et selon moi, elle va à l'encontre de son mandat qui est de servir les intérêts de tous les Canadiens en présentant une image du Canada. Pour ne pas faire appel à des représentants compétents des minorités visibles, exprimant le point de vue de leurs communautés, nous ne faisons qu'exacerber le problème des minorités visibles. De plus, cela s'apparente à une forme de racisme médiatique, car si l'on ne présente pas les minorités visibles à côté des autres cultures, les Canadiens pensent que c'est parce que ces minorités n'en valent pas la peine et qu'elles n'ont rien à dire. Selon moi, ce manquement déforme la perception qu'ont les Canadiens de ce que devrait être notre mosaïque.

Tout d'abord, quelles mesures particulières Radio-Canada a-t-elle entreprises pour régler ce problème? Deuxièmement, quels sont les programmes internes qui ont été adoptés pour régler ce problème? Je dois vous préciser que je suis renseigné, pour avoir siégé, pendant plusieurs années, au Comité consultatif de l'emploi des membres de minorités visibles, au président du Conseil du Trésor. J'ai lu de nombreux rapports au sujet de Radio-Canada et je possède donc une certaine idée des efforts que vous déployez mais j'aimerais savoir ce que vous faites plus particulièrement à ce propos.

**M. McEwen:** Je vais vous parler de la programmation, sur laquelle semble porter l'amorce de votre question en ce qui concerne la représentativité. Nous avons un directeur de la représentation équitable dans la programmation qui est chargé d'arrêter les politiques et les lignes directrices en matière de représentation des minorités visibles, des personnes handicapées, des autochtones, etc. Ce directeur, qui travaille en collaboration avec les différentes unités de programmes à Toronto et à Montréal, dresse des listes de personnes-ressources, d'experts spécialisés dans les domaines touchant aux objectifs de programmes, et il organise des séances de sensibilisation à l'intention des producteurs, des réalisateurs et des rédacteurs. Nous pensons avoir fait la preuve de progrès tangibles grâce à des émissions comme *Street Legal* et *DeGrassi*. Il en est de même avec nos émissions dramatiques et de variétés. On constate aussi des améliorations dans les émissions de nouvelles et d'actualités. C'est d'ailleurs ce que reflètent nos plus récents sondages effectués sous le thème de la représentativité. Ces renseignements sont publics et nous serons heureux de vous les transmettre.

Partout au pays, dans la plupart de nos bureaux régionaux, nous travaillons en collaboration avec les associations communautaires et provinciales à la mise en œuvre d'un bassin de talents. Nous essayons d'employer certaines de ces personnes et de leur offrir un programme de perfectionnement. À partir de là, le système est autosuffisant, chaque nouvel employé traînant derrière lui toute une autre série de contacts dans la communauté. Voilà, c'est ce que nous faisons. Nous sommes en train d'arrêter les objectifs en matière d'emploi et de représentation. Il s'agit-là d'un processus particulièrement difficile,

[Text]

am sure you can appreciate that. Our progress on the employment side may be slower than we would have liked because of that, but it should not affect the portrayal side. I guess that brings you up to date. We hope to be able to publish those facts in the fall or early winter.

**Senator Davey:** Returning to the subject of cuts, what can ordinary, garden-variety Canadians, do who are concerned about the cuts and want to help? How useful are the Friends of Canadian Broadcasting? I believe they are going to be appearing before our committee. I think they are having a public meeting in Toronto on January 23. Should average Canadians just cease and desist or is there anything we can do to be helpful?

**Mr. Veilleux:** We need to demonstrate that there is a greater constituency of the CBC than the people who work there. Because things were going well, people took it for granted. Perhaps the cuts will have the effect of rattling the cage and forcing people to realize that they have to do something.

**Senator Davey:** People are saying that.

**Mr. Veilleux:** Write to your MPs, to your government, to your minister and tell him. We still have cuts to make and I do not know how we are going to do it. It is a question of sensitizing the government to the priorities the CBC has in the Canadian consciousness. Perhaps this was underestimated. It may be the same as closing the VIA stations.

**Senator Atkins:** I think public perception is that the CBC is a fat cat. I understand your problem so I am not making that case, but I think it is fair to say that a lot of people think that the CBC spends excessively in a lot of areas. Mr. President, I am sure the example you have heard *ad nauseum* is the situation where a crew goes out to do an interview with a large number of CBC personnel compared to what would occur with a private network or station where only one or two individuals would do the same job. You said that sometimes the CBC has difficulty making its own case. I think there is a lot of sympathy out there, especially in the regions, for the CBC and that it can do a better job of selling itself. I do not know how to do that.

For example, I am aware that the new headquarters you are building in Toronto is going to consolidate the operations you have around the city, which are hidden. No one knows they are there, but everyone knows that that building is there. I assume that by consolidating those operations you are going to reduce your costs. But CBC watchers wonder why the CBC has to have its location on one of the most prime pieces of property in the city.

[Traduction]

puisque la Société traverse une période de réduction des effectifs et des budgets. Mais je ne doute pas que vous en soyez conscient. Sur le plan de l'emploi, nos progrès risquent d'être plus lents à cause de cela, et, en matière de représentation, notre action ne devrait pas en souffrir. Voilà, je pense avoir fait le point. Nous espérons pouvoir publier ces données à l'automne ou au début de l'hiver.

**Le sénateur Davey:** Pour en revenir au sujet des coupures, qu'est-ce que le Canadien ordinaire, le Canadien de la rue qui se sent concerné par ces coupures, peut faire pour vous aider? Quelle est l'utilité des Amis de la radio-télévision canadienne? J'ai cru comprendre qu'ils allaient témoigner devant notre comité et qu'ils allaient tenir une réunion publique à Toronto le 23 janvier. Alors, est-ce que le Canadien moyen devrait se désengager de la situation ou y a-t-il quelque chose que nous puissions faire pour vous être utiles.

**M. Veilleux:** Nous devons faire la preuve que Radio-Canada se compose en fait de beaucoup plus que de ceux et celles qui y travaillent. Quand les choses allaient bien, les gens nous prenaient pour acquis. Il est possible que les coupures aient pour effet de faire bouger les choses et qu'elles amènent les gens à se rendre compte qu'ils doivent faire quelque chose.

**Le sénateur Davey:** C'est ce qu'on dit.

**M. Veilleux:** Écrivez à votre député, à votre gouvernement, à votre ministre et dites-leur. Nous aurons encore des coupures à effectuer et nous ne savons pas comment nous allons y parvenir. En fait, il est question de sensibiliser le gouvernement à la place prioritaire que Radio-Canada occupe dans la conscience collective canadienne. Il est possible que cela ait été sous-estimé. Peut-être qu'il en va de même avec la fermeture des gares de Via.

**Le sénateur Atkins:** Je crois que les gens ont l'impression que Radio-Canada souffre d'obésité. Mais je comprends votre problème et je ne me lancerai pas dans cette accusation, mais je crois qu'il est juste de dire que bien des gens pensent que Radio-Canada dépense trop dans bien des domaines. Je suis sûr, monsieur le président, que vous avez entendu *ad nauseum* cet exemple de l'équipe de tournage qui, pour réaliser une entrevue, est beaucoup plus importante dans le cas de Radio-Canada que dans celui de toute autre station ou réseau privé, où seule une ou deux personnes font le travail. Vous nous avez dit que, à l'occasion, Radio-Canada éprouvait de la difficulté à établir le bien-fondé de son action. Mais je pense qu'il y a beaucoup de gens à l'extérieur qui compatissent avec Radio-Canada et qui pensent qu'elle pourrait parvenir à mieux se vendre. Quant à moi, je ne sais pas comment.

Par exemple, je sais que le nouveau siège social que vous construisez à Toronto va vous permettre de rassembler toutes vos opérations qui sont réparties un peu partout dans la ville et qui sont actuellement cachées. Personne ne sait que vous êtes présents à ces divers endroits, mais tout le monde sait qu'il y a un bâtiment, là! Je suppose qu'en consolidant vos opérations, vous parviendrez à réduire vos frais de fonctionnement. Il n'en demeure pas moins que l'auditoire de Radio-Canada se demande si celle-ci doit avoir un immeuble dans un des quartiers les plus chers de la ville.

[Text]

**Senator Davey:** They want to get to the SkyDome in a hurry.

**Senator Atkins:** There are many good reasons why it should be located downtown, but those are the questions that at some point in time are going to be important for you to address. That is one reason I am supportive of the new reorganization because I think your chairman-designate can do a good job in that area.

**Senator Davey:** In one of its reincarnations, the CBC headquarters were to be located out of the city.

**The Chairman:** You are still trying to get it in Markham, aren't you, Senator Atkins.

**Senator Atkins:** Before I move, it would be one tremendous accomplishment.

Turning to another topic, what would be the percentage of loss of advertising sales for this year?

**Mr. Veilleux:** In the English market it is 5 per cent from target. In the French market, as of Friday last week, it could be as much as 20 per cent.

**Senator Atkins:** I would have thought it would have been even higher. Apart from the market condition, is there any reason why advertisers are not buying CBC commercials?

**Mr. McEwen:** Like all major networks, we are in a fragmented market. Although our audiences are fairly stable, there is no question that fragmentation over the last year or two has had an effect. In a tough market, its effects are felt even more.

**Senator Atkins:** Does it have anything to do with Canadian content?

**Mr. McEwen:** No. As a matter of fact, Canadian content is selling well.

**Senator Davey:** Is the private sector losing advertising of the same percentage?

**Mr. Veilleux:** We do not have access to their numbers, but we understand that the entire publication industry is in difficulty.

**Mr. McEwen:** For example, the French market in Montreal is reflective of our situation; in other words, it is down more dramatically than it is in English Canada.

**Senator Atkins:** With respect to licence renewals with the CRTC, has there ever been a situation in which the CBC has not received a licence renewal?

**Mr. McEwen:** The short answer is no. There may be some legal reasons for that.

**Mr. Flaherty:** There is a provision in the current Broadcasting Act, and there will be one in this bill, which provides that the commission cannot suspend or cancel a CBC licence. That has generally been interpreted as meaning that the commission could not decline to renew a licence. It could give a short-term renewal as a signal to us that there is something about the way

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** C'est qu'ils ne veulent pas perdre de temps pour se rendre au SkyDome.

**Le sénateur Atkins:** Il est bien des raisons pour lesquelles cet immeuble doit être situé au centre-ville, mais il s'agit-là d'autant de sujets que vous devrez traiter, à un moment donné ou à un autre. C'est pour cela que j'appuie votre nouveau plan de restructuration, et je crois que votre président désigné peut faire un excellent travail en ce sens.

**Le sénateur Davey:** Dans une des nombreuses mutations de Radio-Canada, il était prévu que le siège se trouve à l'extérieur de la ville.

**Le président:** Vous voudriez encore qu'il soit situé à Markham, n'est-ce pas, sénateur Atkins?

**Le sénateur Atkins:** Ce serait une merveilleuse réalisation avant que je ne déménage.

Pour en revenir à un autre sujet, à quel pourcentage évaluez-vous les pertes en publicité de cette année?

**M. Veilleux:** Pour le côté anglais, à 5 p. 100 de l'objectif. Quand au marché français, en date de vendredi de la semaine dernière, nous avons calculé un écart pouvant atteindre 20 p. 100.

**Le sénateur Atkins:** J'aurais pensé qu'il aurait été plus élevé. Outre la situation du marché, y a-t-il une autre raison pour laquelle les annonceurs n'achètent pas de temps de publicité à Radio-Canada?

**M. McEwen:** Comme tous les grands réseaux, nous nous retrouvons dans un marché segmenté. Même si nos auditoires sont relativement stables, il ne fait aucun doute que nous avons subi, au cours de l'année ou des deux années passées, les effets de la segmentation. Et dans un marché plus serré, ces effets sont encore plus sensibles.

**Le sénateur Atkins:** Est-ce que cela a quelque chose à voir avec le contenu canadien?

**M. McEwen:** Non. En fait, le contenu canadien se vend bien.

**Le sénateur Davey:** Est-ce que le secteur privé enregistre des pertes de la même importance sur le plan de la publicité?

**M. Veilleux:** Nous n'avons pas accès à leurs chiffres, mais je crois comprendre que c'est toute l'industrie de la publicité qui est en difficulté.

**M. McEwen:** Par exemple, le marché français de Montréal reflète bien notre situation, la chute y est beaucoup plus marquée que dans le Canada anglais.

**Le sénateur Atkins:** Pour ce qui est des renouvellements de licence par le CRTC, avez-vous déjà essuyé un refus?

**M. McEwen:** Pour synthétiser ma réponse, je dirais que non. Et il y a peut-être plusieurs raisons juridiques à cela.

**M. Flaherty:** Une disposition de l'actuelle Loi sur la radio-diffusion, et que l'on retrouvera dans ce projet de loi, précise que le CRTC ne peut suspendre ni annuler une licence de Radio-Canada. On a, généralement, interprété cette disposition comme signifiant que le CRTC ne pouvait refuser un renouvellement de licence. Il pourrait, par contre, nous accor-

[Text]

we are operating that they are not happy with, but the short answer is that they cannot decline to renew a licence.

I should qualify that. Under this bill there are what one might describe as CBC core services, which are referred to in an appendix to the bill. The bill says that the commission cannot cancel or suspend those licences. But with respect to specialty services such as *Newsworld*, it would be open to the commission to cancel that sort of licence.

**Senator Atkins:** I missed your opening comments, but how urgent in your mind, Mr. President, is this legislation?

**Mr. Veilleux:** It has a fair amount of urgency. It is part of the overall picture that Mr. Watson was trying to describe. Unfortunately the CBC has gone through periods of anxiety in recent times. In the last 15 months, 1,500 positions have been abolished, which is 15 per cent of the workforce. By government standards, 35,000 civil servants will have been laid off in one year.

In terms of our budget, we have reduced it by 12 to 13 per cent over the last year. By government standards—that is what we have to do—you are talking about \$14 billion to \$15 billion in one year. If Canadians say that we still have fat, I can say that we have taken more than the fat out, we have taken some limbs. We have abolished entire departments of the corporation.

All of this adds to the uncertainty, and there is a legitimate question on the part of CBC staff and others to ask if the government really wants us in the business. I think this legislation will be a tangible sign that Parliament thinks we are worth continuing our long days and creativity for this noble organization. I think there is a need for that signal, and the sooner it comes the better.

**Senator Atkins:** I have one final question for the chairman-designate. Returning to the 1960s and 1970s, I know of your passionate commitment to CBC programming and to the role of the CBC. Do you think that the CBC is fulfilling its mandate?

**Mr. Watson:** No, but I think it is fulfilling it better than it has for a long time and perhaps better than ever. The mandate of the CBC is so demanding, so enormous and, to borrow a word from the president, noble, I do not think I will live to see the CBC fulfill its mandate. I am extremely excited and proud to see the strides that have been made in some areas, particularly in the area of drama produced by Canadians about Canadian incidents and Canadian people for Canadian audiences. The corporation has arrived at a certain skill level in dramatic connection where Canadians are now turning away from American programming to watch Canadian dramatic programming. That has never happened before.

[Traduction]

der un renouvellement à court terme pour nous signifier que quelque chose ne va pas dans notre exploitation et qu'il n'est pas satisfait de notre travail, mais, pour résumer, je dirai que le Conseil ne peut refuser de nous renouveler une licence.

Mais, je dois nuancer mes propos. Dans ce projet de loi, il est question de ce que l'on pourrait appeler les services centraux de Radio-Canada, et qui sont traités dans une annexe du projet de loi. On y dit que le Conseil ne peut annuler ou suspendre ces licences. Mais, pour ce qui est des services spécialisés comme *Newsworld*, le CRTC aurait la possibilité d'annuler ce type de licence.

**Le sénateur Atkins:** J'ai manqué le début de votre intervention, mais, selon vous, monsieur le président, jusqu'à quel point cette législation est-elle urgente?

**M. Veilleux:** Elle est relativement urgente. Elle s'inscrit dans le cadre général que M. Watson s'est forcé de décrire. Malheureusement, ces derniers temps, Radio-Canada a traversé des périodes très difficiles. Au cours des 15 derniers mois, nous avons supprimé 1,500 postes, autrement dit, 15 p. 100 de notre effectif. Appliqué au gouvernement, cela représenterait 35,000 fonctionnaires à congédier en une seule année.

Quant à notre budget, nous l'avons réduit de 12 à 13 p. 100 au cours de l'année dernière. Encore une fois, pour le gouvernement—nous devons faire la comparaison—cela représenterait 14 à 15 milliards de dollars en une année. Et s'il se trouve encore des Canadiens qui estiment que nous souffrons d'obésité, je dois leur dire que nous avons perdu du poids et même que nous avons perdu des membres. Nous avons supprimé des services entiers.

Tout cela ne fait qu'ajouter à l'incertitude, et le personnel de Radio-Canada et d'autres personnes sont tout à fait en droit de se demander si le gouvernement veut vraiment que nous continuions à exister. Selon moi, ce texte de loi constituera la preuve que le gouvernement estime utile que nous poursuivions nos longues heures de travail et que nous mettions notre créativité au service de ce noble organisme. Je crois qu'un tel signal s'impose et que plus tôt il sera donné, mieux ce sera.

**Le sénateur Atkins:** J'ai une dernière question à adresser au président du conseil désigné. Pour en revenir aux années 60 et 70, je connais votre engagement passionné pour la programmation de Radio-Canada et votre rôle à la Société. Pensez-vous que Radio-Canada remplisse son mandat?

**M. Watson:** Non, mais je crois qu'il le remplit mieux qu'il l'a fait par le passé et peut-être mieux que jamais d'ailleurs. Le mandat de Radio-Canada est tellement exigeant, tellement énorme et, pour reprendre le mot du président, tellement noble, que je ne pense pas que je verrai jamais la Société parvenir à le remplir. Je suis emballé et très fier de voir les pas de géant que nous avons franchis dans certains domaines, surtout dans celui des dramatiques produites par des Canadiens, sur des événements et des personnages canadiens, et à l'intention d'auditoires canadiens. La Société a atteint un certain niveau de maîtrise dans la production d'émissions dramatiques, si bien que les Canadiens délaissent à présent les émissions américaines pour regarder les nôtres. Cela ne s'est jamais produit dans le passé.

## [Text]

While there are other players in the game, I, as a long-time independent producer, am pleased to see the role that independent producers working with the CBC have played in that development. It has been as a result of the initiative of the Canadian Broadcasting Corporation saying that that is what it is here for. We are not here to do imitation American drama or the great classics. Although they have a place in part, we are here primarily because this is something unique that we can and must do, and that is to translate the experience of Canadians onto the screen in the way that particular screen is eminently suited for, which is the dramatic form. That is where television lives and breathes half its time. So I think the accomplishments are terrific. The road to be pursued is a long and difficult one—fulfilled, no; progress, yes.

**Senator Atkins:** Are we in your view falling short on the public affairs side?

**Mr. Watson:** I would not say that. The shortfall—and I think there is wide agreement now on this amongst the senior management group—has been this bridging between the Canadas, between the various parts of this country. We have made progress there, but I believe the country would be in a somewhat different shape from what it is now had we begun with more vigour, focus and intensity 30 years ago to live out what the mandate now says we must do, which is to provide a reflection of all the parts of the country to each other. We went through a long period where network programming in English was all Toronto and in French it was all Montreal. There is still too much of a hangover from that approach. We have a long way to go, to say nothing of building bridges between the English and French services. We are delinquent in that respect. It is not easy and it cannot be done by a simple act of will. Simple acts of will have been tried in the past and they have not worked. Head offices and senior managements have by fiat and mandate said that you must do certain programs. You do not make programs that way. Programs have to come and you have to find a way of motivating programmers to invent how to cross these bridges. However, we must declare more and more intensely and find the incentive to get the programs to meet that particular objective. I think that is the biggest shortfall.

**Senator Atkins:** Again with regard to perceptions, when you talk about parliamentarians and their attitudes toward the CBC, there are some strong regional prejudices with regard to what you have said, that too much of the programming has been concentrated or produced in central Canada. Now you are paying the price for that somewhat.

**Mr. Watson:** Yes, but I must point out that of the major Sunday night movies we have run through the season so far, I

## [Traduction]

Même si nous devons cela à d'autres intervenants aussi—et en tant que producteur indépendant de longue date, je suis heureux de constater le rôle qu'ont joué les producteurs indépendants dans ces progrès, en collaboration avec Radio-Canada—c'est essentiellement à l'initiative de Radio-Canada, au fait qu'elle ait déclaré qu'elle était là pour ça, que nous devons ces développements. Nous ne sommes pas ici pour tomber dans l'imitation des émissions dramatiques américaines ou même des grands classiques, bien que ceux-ci aient une place qui leur reviennent en propre. Nous sommes principalement ici pour remplir le rôle unique qui nous revient et dont nous sommes capables, c'est-à-dire porter au petit écran le vécu canadien d'une façon à laquelle se prête tout particulièrement ce médium: par la dramatisation. C'est ce qui donne vie à la télévision, la moitié du temps. C'est pour cela que j'estime que les progrès réalisés sont extraordinaires. J'estime que le chemin que nous devons suivre sera long et difficile... Non, nous n'avons pas réalisé pleinement notre mandat, mais nous avons fait des progrès.

**Le sénateur Atkins:** Selon vous, est-ce que nous péchons du côté des émissions d'actualité?

**M. Watson:** Je ne dirais pas cela. Si nous avons péché—je crois que les cadres supérieurs sont largement tombés d'accord à ce sujet—c'est dans le lien entre les différents Canada, entre les différentes parties de ce pays. Certes, nous avons fait des progrès, mais je pense que le pays se trouverait dans une situation différente si, il y a 30 ans, nous nous étions attachés avec beaucoup plus de vigueur et d'intensité à réaliser ce que le mandat exige à présent de nous, c'est-à-dire à amener chaque partie du pays à réfléchir sur les autres. Pendant longtemps, l'ensemble de la programmation anglaise venait de Toronto, et la programmation française était réalisée à Montréal. Cette approche a encore beaucoup de reliquats et nous avons un long bout de chemin à parcourir, sans parler des liens à établir entre les services anglais et français. Nous sommes donc fautifs sur ce point. Ce n'est pas facile, et nous ne pourrions pas y parvenir sous l'effet de la simple volonté. Nous avons essayé cela par le passé, et nous n'avons obtenu de résultats. Par décrets et par mandats, le siège social et la haute direction stipulaient qu'il fallait réaliser telle ou telle émission. Mais ce n'est pas comme cela qu'on fait une programmation. Il faut que les gens proposent des émissions et il faut trouver une façon de motiver les réalisateurs pour qu'ils s'efforcent de combler le fossé entre le côté anglais et le côté français. Quoi qu'il en soit, nous devons déclarer de plus en plus intensément qu'il faut produire des programmes répondant à cet objectif particulier et nous devons trouver les moyens d'inciter les gens à travailler dans ce sens. C'est là, je pense, que se situe notre plus important travers.

**Le sénateur Atkins:** Pour en venir encore à la question des perceptions, force nous est de constater que les parlementaires, dans leur attitude face à Radio-Canada, font preuve de préjugés vis-à-vis de ce que vous avez dit, estimant qu'une trop grande partie de la programmation a été concentrée ou réalisée dans le Canada central. À présent, vous vous trouvez à en payer le prix.

**M. Watson:** Oui, mais je dois préciser que de tous les films du dimanche soir que nous avons projetés depuis le début de la

## [Text]

do not think there is one that reflects Toronto or that has come out of Toronto. They are all regional stories. We have built a tremendous capacity. This phenomenon in the province of Quebec on the French network called *Les filles du Caleb*, which deals with rural Quebec around the turn of the century, is not a reflection of the metropolis that everyone worries about as being the preoccupation of French broadcasters. This is a story that is knocking them out in audience numbers. It investigates the spiritual, moral and cultural roots of the people of rural Quebec in an astoundingly successful way because we have built those skills and the sensitivity is there. That is the kind of progress we are making. We are getting damn good at that kind of stuff. We are getting to the point where international markets are picking up some of them. *Anne of Green Gables* and the *Road to Avonlea*, for God's sake, has had tremendous international sales. What is it about—a little girl growing up in the 19th century in Prince Edward Island. And where is that? So that is regional perspective. The skills are coming, the will is there, but there is a long way to go.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, my final question is perhaps rather mundane, but I am sure it is one that is of interest to all Canadians, given the publicity that is given to the salaries of hockey players in the NHL and football players in the NFL. A few weeks ago I saw a complete list of National Football League salaries. They range from \$70,000 to the \$4 million that Joe Montana rakes in each year. I am not asking for the salaries of the Chairman or the President, nor the particular salaries of anyone else, but I am interested in the range of remuneration that is given to camera personalities, be they at the desk or out in the field.

**Mr. Veilleux:** We can provide that information. I don't have it with me. We at CBC follow a policy whereby we don't want to be the price leaders. I think we are honouring that policy.

**Senator Graham:** I understand the general situation with regard to providing information to your competitors, and I am sure that the Chairman would be the first one to protect that particular interest.

**Mr. Veilleux:** Yes, but we can provide ranges.

**Senator Graham:** When I was in broadcasting and Senator MacDonald was in management, we always found that management got the biggest take, the biggest slice of the pie.

**Senator Atkins:** Only when they own it.

**Senator Graham:** It may be that the opposite is true in this particular situation.

## [Traduction]

saison, je ne crois pas qu'il y en ait un seul qui parte de Toronto ou qui vienne de Toronto. Dans tous les cas, il s'agit d'histoires régionales. Nous nous sommes dotés d'une incroyable capacité. Ainsi, cette dramatique sur le réseau français appelée *Les filles de Caleb* et qui présente la vie du Québec rural au tournant du siècle, ne reflète absolument pas la métropole et contredit les craintes que tout le monde avait, craintes que les radiodiffuseurs francophones ne soient en fait tentés que par la représentation de la vie dans la métropole. Eh bien, cette histoire a battu des records d'audience. Elle analyse les racines spirituelles, morales et culturelles des habitants du Québec profond d'une façon particulièrement réussie, parce que nous avons acquis les compétences nécessaires et que nous possédons la sensibilité pour ce faire. Voilà le genre de progrès que nous effectuons. Nous devenons très bons dans ce genre de choses. Nous en sommes arrivés au stade où les marchés internationaux s'intéressent à certaines de nos émissions. Ainsi, *Anne of Green Gables* et *Road to Avonlea* se sont incroyablement bien vendus à l'échelle internationale. Et de quoi s'agit-il? D'une petite fille qui, au XIX<sup>e</sup> siècle, grandit sur l'Île-du-Prince-Édouard. Il s'agit donc bien d'une perspective régionale. Nous sommes en train d'acquérir les compétences techniques, nous avons la volonté, mais il y a encore beaucoup de chemin à parcourir.

**Le sénateur Graham:** Ma dernière question vous paraîtra sans doute banale mais je suis sûr qu'elle présente un intérêt pour tous les Canadiens, étant donné la publicité dont font l'objet les salaires de nos joueurs de la Ligue nationale de hockey et des joueurs de football de la NFL. Il y a quelques années, j'ai vu une liste complète des salaires annuels des joueurs de football de la NFL, qui allaient de 70 000\$ à 4 millions de dollars dans le cas de Joe Montana. Alors, je ne vais pas vous demander le salaire du président du conseil ou du président-directeur général, ni même les salaires de qui que ce soit d'autre, mais j'aimerais avoir une idée des fourchettes de rémunération qui sont accordées aux vedettes de la caméra, qu'elles travaillent derrière un pupitre ou sur le terrain.

**M. Veilleux:** Nous pouvons vous fournir ces renseignements, mais je ne les ai pas avec moi. Notre politique, à Radio-Canada, est de ne pas nous trouver en tête sur le plan des salaires. Je crois que nous la respectons.

**Le sénateur Graham:** Je comprends votre situation pour ce qui est de communiquer ces renseignements à vos concurrents et je ne doute pas que le président veuille être le premier à protéger ce type de renseignement.

**M. Veilleux:** Certes, mais nous pouvons tout de même vous donner les fourchettes.

**Le sénateur Graham:** Quand je travaillais dans la radiodiffusion, à l'époque où le sénateur MacDonald était cadre de gestion, nous avions toujours l'impression que la plus grosse part du gâteau revenait aux cadres administratifs.

**Le sénateur Atkins:** Seulement quand ils sont les propriétaires.

**Le sénateur Graham:** Dans cette situation particulière, il est possible que ce soit l'inverse.

[Text]

**The Chairman:** Certainly it is safe to say that Mr. Juneau was the lowest-paid president and chief executive officer of any network in the world, regardless of size. It was shocking. It was shocking as compared with other crown corporations in Canada.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, I can only say that you could never have worked for Foster Hewitt, as I did for a long time.

I have one last question for Mr. Watson. It is one that he should be perfectly free to refuse to answer. His interest in the private sector is about to end. He may not want to talk about it, but I want to ask him about the private sector. However, he gave a brief pointed assessment of private broadcasters earlier this morning, and I agreed with it. I am very critical of the private sector in private broadcasting. I think they have too many commercials. I was delighted to hear the President's comments about CBC commercials. However, private broadcasters have too many commercials, too much American programming and too much lowest-common-denominator programming.

Mr. Watson, would you care to comment on the state of private broadcasting in this country?

**Mr. Watson:** I will comment to this extent: I think the state of private broadcasting in this country reflects what the regulatory body, which is an instrument of the state, has asked the private broadcasters to do through the Broadcasting Act. That is, it has asked it to be industrially strong and if, by the way, it is able to do some good works, please do that along the way. As you know, private broadcasters have been diligent, skilful and penetrating in serving their communities. Some communities in this country are very well served by their private radio and television stations. The television station in this city was for a long time exemplary as a provider of local community service. One of the mainstays in private broadcasting has been the small private radio and television stations with particular skills at becoming a citizen of the community.

That having been said, we have never said to private broadcasters what the British have said to theirs: You have certain inescapable major responsibilities to culture, politics and information. We have been much gentler with our private broadcasters and have said to them primarily: You have an industrial responsibility to be profitable. The regulatory body has repeatedly said in the face of violations of promises of performance by private broadcasters: We will protect you industrially, and if it is at the cost of promise of performance culturally, intellectually, socially and journalistically, that is too bad because first and foremost you have to succeed industrially.

**Senator Davey:** Do you think that that will ever change?

**Mr. Watson:** That is a matter of political will. What does the country want from its broadcasters?

[Traduction]

**Le président:** On peut certes reconnaître que M. Juneau a été le président et le chef de la direction le moins payé de tous les réseaux au monde, quelle que soit leur taille. C'en était choquant. C'en était même choquant lorsqu'on faisait la comparaison avec d'autres sociétés d'État au Canada.

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, permettez-moi de vous dire que vous n'auriez jamais pu travailler pour Foster Hewitt comme je l'ai fait pendant longtemps.

J'ai une dernière question à poser à M. Watson. Qu'il se sente surtout parfaitement libre de refuser d'y répondre. L'intérêt qu'il porte au secteur privé est sur le point de s'évanouir. Il ne veut peut-être pas en parler, mais je tiens à lui poser une question sur le secteur privé. Il a fait ce matin une brève critique à l'égard des radiodiffuseurs privés, et je suis d'accord avec lui. J'ai beaucoup de reproches à leur faire. Je trouve que leurs émissions contiennent trop de publicités. J'ai été enchanté d'entendre ce que le président a dit au sujet de la publicité à Radio-Canada. Les radiodiffuseurs privés passent trop de publicités, trop d'émissions américaines et trop d'émissions destinées au public le moins exigeant.

M. Watson, voulez-vous nous parler de l'état de la radiodiffusion privée au Canada?

**M. Watson:** Je me contenterai de dire ceci: l'état de la radiodiffusion privée est le reflet de ce que l'organisme chargé de réglementer le secteur, qui est un instrument de l'État, a demandé aux radiodiffuseurs privés de faire par le biais de la Loi sur la radiodiffusion. Il lui a demandé avant tout d'être un secteur fort sur le plan commercial, en l'encourageant à faire du bon travail, si par hasard il était capable de le faire. Comme vous le savez, les radiodiffuseurs privés ont fait preuve de diligence, d'habileté et de zèle pour desservir leurs collectivités. Certaines collectivités de ce pays sont très bien desservies par leurs stations de radio et de télévision privées. La station de télévision de cette ville a desservi longtemps la collectivité locale d'une manière exemplaire. Les petites stations de radio et de télévision privées, qui ont démontré une aptitude toute particulière à jouer un rôle civique, constituent un des piliers de la radiodiffusion privée.

Cela dit, nous n'avons jamais fait à nos radiodiffuseurs privés la remarque que les Britanniques ont faite aux leurs, nous ne leur avons jamais dit qu'ils avaient de grosses responsabilités auxquelles ils ne pouvaient pas se soustraire en matière de culture, de politique et d'information. Nous avons été beaucoup plus aimables avec nos radiodiffuseurs privés et nous leur avons dit surtout qu'ils se devaient d'être rentables. L'organisme chargé de réglementer le secteur a dit à maintes reprises à des radiodiffuseurs privés qui n'avaient pas tenu les promesses qu'ils avaient faites: «nous vous protégerons sur le plan industriel, et tant pis si on doit sacrifier le rendement culturel, intellectuel, social et journalistique; vous devez d'abord réussir commercialement.»

**Le sénateur Davey:** Pensez-vous que la situation changera un jour?

**M. Watson:** C'est une question de volonté politique. Que veut le pays de ses radiodiffuseurs?

[Text]

**Senator Atkins:** Do you think that this legislation improves the circumstances as they relate to private broadcasting?

**Mr. Watson:** I don't see them changing it.

**Senator Davey:** They have made some promises, as you know, but they are more of the same.

**Mr. Watson:** I do not foresee any change. After all, it rests finally and to a very large extent with the licensing and regulating body. I do not see any political will to change the intentions of that body. I am not saying that that is necessarily a bad thing. By the way, we have more than one vigorous public broadcaster in this country. I cite the extraordinary headway made by TV Ontario as an example of a public broadcaster who conceives its role to be one of service. I guess we have to accept that there is an industrial reason to have private broadcasting there. If you are in a democracy you have to say, "Citizens, you have some choices here".

**Senator Davey:** One of my criticisms of the bill is that there is no attention being paid to educational broadcasting. I agree with you with regard to TV Ontario, but I think we could be doing a great deal more.

**The Chairman:** If there are no further questions of the witnesses, it is left to me to say the final word, and I choose to make it with regard to politicians. Those of us who have been active in politics have found that we can always find a reason to criticize CBC at any given time and particularly if the news hurts us. I can only give you a word of comfort, that you should not take the criticism too seriously. Your recent cuts have to have proven to you that Canadians still regard the publicly owned broadcasting system as a Canadian article of faith.

On a personal note, I want to tell you that it was 40 years ago, when I was a very young man, that I was President of the Canadian Association of Broadcasters. If you look at Austin Weirs' book, *The Struggle for National Broadcasting in Canada*, you will find me named therein for publicly defecting as its president from the CAB's position and being kicked out because of my support of public broadcasting. I hope that gives you some idea of politicians and their views.

**Mr. Watson:** Mr. Chairman, I was visiting one of our stations in the west a few months ago. I held a bear-pit session where I invited the staff to ask questions. We got around to the issue of morale. There was one very unhappy guy in the room. As it turns out he had a particular personal problem, but he loaded the room for a while with a series of cries and moans that surprised me a little bit. On the way out a group of people came along and said that it was all right, that he had some personal problems. They said, "Morale here is wonderful, but how about a little money?"

**The Chairman:** That is why we have the senior officials at Treasury Board. They are supposed to be able to beg and to goad the money out of the public purse. As Mr. Veilleux has said, he does not want to go through another year like this.

[Traduction]

**Le sénateur Atkins:** Pensez-vous que ce projet de loi améliore la situation en ce qui concerne la radiodiffusion privée?

**M. Watson:** Je ne le crois pas.

**Le sénateur Davey:** Ils ont fait des promesses, comme vous le savez, mais ce sont toujours les mêmes promesses.

**M. Watson:** Je ne prévois aucun changement. Après tout, cela dépend en fin de compte et dans une très large mesure du système d'octroi des licences et de l'organisme de réglementation. Je ne crois pas que la volonté politique nécessaire pour modifier les intentions de cet organisme existe. Je ne dis pas que c'est nécessairement une mauvaise chose. Soit dit en passant, je crois qu'il y en a plus d'un au Canada, pour citer l'exemple de TV-Ontario, qui a fait une percée extraordinaire et qui conçoit que son rôle consiste à desservir la population, il faut accepter la présence des radiodiffuseurs privés pour des raisons industrielles. Dans une démocratie, il faut bien offrir certains choix aux citoyens.

**Le sénateur Davey:** Un des reproches que j'ai à faire au projet de loi, c'est qu'il ne mentionne pas la radiodiffusion éducative. Je suis d'accord avec vous au sujet de TV-Ontario, mais je crois que nous pourrions faire bien plus.

**Le président:** S'il n'y a pas d'autres questions à poser aux témoins, il me reste à dire le mot de la fin. Je vais faire une remarque à propos des hommes politiques. Ceux d'entre nous qui ont fait de la politique ont pu constater qu'il y avait toujours moyen de trouver une raison de critiquer Radio-Canada à un certain moment, et surtout quand les nouvelles nous blessent. Tout ce que je peux dire pour vous rassurer, c'est qu'il ne faut pas prendre ces critiques trop au sérieux. Les réductions qui ont été faites dernièrement dans votre budget vous ont certainement prouvé que les Canadiens avaient encore foi dans le réseau de radiodiffusion d'État.

Pour vous parler un peu de moi, je vous signale qu'il y a 40 ans, alors que j'étais très jeune, j'étais président de l'Association canadienne des radiodiffuseurs. Si vous lisez le livre d'Austin Weirs intitulé *The Struggle for National Broadcasting in Canada*, vous constaterez que l'on y parle de moi; l'auteur dit que j'ai fait publiquement défection comme président de l'Association et que j'ai été mis à la porte parce que j'étais en faveur de la radiodiffusion d'État. J'espère que cela vous donne une idée des hommes politiques et de leurs opinions.

**M. Watson:** Monsieur le président, je suis allé dans une de nos stations de l'ouest il y a quelques mois. Je suis descendu dans l'arène; j'ai réuni les employés et je leur ai demandé de me poser des questions. Nous avons abordé la question du moral. Il y avait un type très mécontent dans la pièce. Il se fait qu'il avait eu un problème personnel, mais pendant un certain temps, il a fait une série de récriminations qui m'ont un peu surpris. À la sortie, un groupe d'employés est venu me dire qu'il avait eu des problèmes personnels. Ils m'ont dit ceci: «Le moral est excellent ici, mais si on parlait un peu d'argent?»

**Le président:** C'est à cela que servent les cadres du Conseil du Trésor. Ils sont censés être capables d'aller trouver de l'argent dans la bourse de l'État. M. Veilleux a bien dit qu'il ne voulait plus connaître une autre année comme celle-ci.

[Text]

**Mr. Veilleux:** Mr. Chairman, may I share an anecdote. Senator Davey's name comes up, and I am sure that he will remember it. I think it was in 1983 after both Michael Pitfield and Michael Kirby had been appointed to the Senate. I happened to replace one of those individuals when I became Secretary to the Cabinet for Federal-Provincial Relations and Deputy Clerk of the Privy Council. As I recall, these two appointments were the cause of some controversy, and I remember the Prime Minister of the day, Mr. Trudeau, talking to me about it. One day shortly after, I was walking from my office in the Langevin Block to here and I bumped into Senator Davey. He asked me what I thought of these appointments. I said, "I like the precedent."

**The Chairman:** Thank you very much.

The committee adjourned.

The committee resumed at 8 p.m.

**The Chairman:** Honourable senators, before we begin this evening I would point out that at 7 o'clock tomorrow evening we will hear from three witnesses: The Canadian Association of Broadcasters; the Canadian Cable Association; and the CTV Television Network.

**Senator Davey:** Do you plan to give each witness one hour, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Yes, more or less.

**Senator Davey:** Will you be providing us with dinner tomorrow evening?

**The Chairman:** Some may say that the witnesses will not take an hour, but we will have to wait and see. On Thursday morning we will hear from two witnesses. At 9:30 we will hear from the Friends of Public Broadcasting and the ACRTF, which is the French equivalent.

This will be the last opportunity for members of the committee to express any suggestions as to hearing further witnesses. The clerk has written to the witnesses who appeared before the committee in the other place. If anyone feels that someone has been neglected please let me or the clerk know and we can hear from them on Thursday.

**Senator Davey:** I do not feel any compelling need to hear from additional witnesses. We have had the best witnesses we could have had. I am not sure we need to hear from witnesses just for the sake of having those witnesses appear before us as such.

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, this is an indirect approach to your question: I am wondering what time frame we are operating in. The Standing Senate Committee on Fisheries has reported the bill which it was studying, and the Standing Senate Committee on National Finance has reported the supply bill, so I assume there will be Royal Assent on Thursday. It would appear that this bill will not be ready for Royal Assent on Thursday. Do you know what the government's plan is? Will the Senate be sitting next week?

**The Chairman:** I would assume so, senator, yes.

[Traduction]

**M. Veilleux:** Monsieur le président, je voudrais raconter une anecdote. On a donné la parole au sénateur Davey; je suis certain qu'il se souvient de cette histoire. Cela se passait en 1983, après la nomination au Sénat de Michael Pitfield et de Michael Kirby. Je remplaçais un des deux lorsque je suis devenu secrétaire pour les Relations fédérales-provinciales au Cabinet et sous-greffier du Conseil privé. Ces deux nominations avaient donné lieu à bien des discussions. Le premier ministre, M. Trudeau, m'en avait d'ailleurs parlé. Peu de temps après, alors que je venais ici à pied de mon bureau qui se trouvait dans l'édifice Langevin, je suis tombé sur le sénateur Davey. Il m'a demandé ce que je pensais de ces nominations. Je lui ai répondu que ce précédent me plaisait.

**Le président:** Merci beaucoup.

La séance est levée.

Le comité reprend ses travaux à 20 heures.

**Le président:** Honorables sénateurs, avant de reprendre les travaux ce soir, j'aimerais souligner que nous entendrons trois témoins demain soir à 19 heures, soit l'Association canadienne des radiodiffuseurs, l'Association canadienne de télévision par câble et le réseau de télévision CTV.

**Le sénateur Davey:** Avez-vous l'intention d'accorder une heure à chaque témoin, monsieur le président?

**Le président:** Oui, plus ou moins.

**Le sénateur Davey:** Est-ce que vous nous donnerez le temps de manger demain soir?

**Le président:** On affirme que les témoins ne prendront pas une heure, mais nous devons attendre de voir comment les choses se passeront. Jeudi matin, nous entendrons deux témoins. À 9 h 30, nous entendrons les Friends of Public Broadcasting ainsi que l'ACRTF, leur équivalent de langue française.

Ce sera la dernière occasion pour les membres du comité d'exprimer des suggestions quant aux autres témoins que nous pourrions entendre. Le greffier a écrit aux témoins qui ont comparu devant le comité de l'autre chambre. Si l'un d'entre vous estime que quelqu'un a été oublié, veuillez m'en informer ou informer le greffier pour que nous puissions entendre ces témoins jeudi.

**Le sénateur Davey:** Je ne sens pas le besoin pressant d'entendre d'autres témoins. Nous avons entendu les meilleurs témoins possible. Je ne suis pas convaincu qu'il faille entendre des témoins simplement pour le plaisir.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, mon intervention se rapporte indirectement à votre question. Je me demande quel est notre échéancier. Le Comité sénatorial permanent des pêches a déposé son rapport sur le projet de loi qu'il étudiait, et le Comité sénatorial permanent des finances nationales a déposé son rapport sur le projet de loi de crédits. Je suppose donc que la sanction royale sera accordée jeudi. Il semble que le projet de loi à l'étude ici ne sera prêt pour la sanction royale jeudi. Connaissez-vous les intentions du gouvernement? Est-ce que le Sénat siégera la semaine prochaine?

**Le président:** Je le suppose en effet, sénateur.

[Text]

**Senator Stewart:** Is there no great urgency with this bill?

**The Chairman:** No. If I had answered that question in the affirmative a month ago I would have been in deep trouble. I am sure you notice, senator, how obsequious I now am in the hands of the committee. I am not using the words "acceleration" or "need"; I am the most compliant and easy-going chairman you have ever had.

**Senator Stewart:** Is this a New Year's resolution?

**The Chairman:** Yes it is.

**Senator Davey:** We are concerned in case we have to reassemble our GST storm troopers.

**The Chairman:** My hope is that we may wind up on Thursday if we need not hear from any further witnesses. We may at that stage get to a clause-by-clause consideration.

**Senator Stewart:** It would be a shame if the Senate were back next week and we had nothing to do.

**The Chairman:** We will try to accommodate you, Senator Stewart.

**Senator Bonnell:** We can always hear from more witnesses in the next two or three days. We may hear so many arguments that we may have to hear from more witnesses.

**The Chairman:** Honourable senators, we are continuing our examination of Bill C-40, An Act to amend the Broadcasting Act.

I believe I mentioned to our present witnesses that we have already heard from the Department of Communications, the main witness being Mr. Edwards, the Parliamentary Secretary, and also from Mr. Masse. Today we heard from the Canadian Broadcasting Corporation. I understand, Mr. Colville, that it has been a busy week for you. Gentlemen, we are pleased that you could take the time to appear before us this evening, considering your busy schedule.

Honourable senators, our witnesses this evening are Mr. David Colville, a fellow Nova Scotian. We heard from five Nova Scotians this morning but we have only three this evening.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, does Mr. Colville have shares in the radio station you were talking about earlier?

**The Chairman:** That is a question you can address to Mr. Colville. Mr. Colville, as you know, is Chairman of the Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission, the CRTC. He was formerly the Senior Director of Communications policy, Nova Scotia Department of Transportation and Communications. Before that he was with MT&T, Maritime Telephone and Telegraph, and he spent some time with Bell Canada in Ottawa.

With him is Mr. Louis Sherman, but I know him as, and prefer to call him, "Bud" Sherman. He is the Vice-Chairman of Telecommunications, CRTC. He was Deputy Leader of the

[Traduction]

**Le sénateur Stewart:** Ce projet de loi n'est pas très urgent, n'est-ce pas?

**Le président:** Non. Si j'avais répondu affirmativement à cette question il y a un mois, je me serais mis dans un sacré pétrin. Vous remarquerez certainement, sénateur, à quel point je suis obséquieux devant le comité. Je n'emploie pas le terme «accélération» ni «besoin»; je suis le président le plus complaisant et le plus facile que vous ayez jamais eu.

**Le sénateur Stewart:** Est-ce une résolution du Jour de l'An.

**Le président:** En effet.

**Le sénateur Davey:** Nous nous inquiétons, au cas où il nous faudrait rassembler nos troupes d'assaut de la TPS.

**Le président:** J'espère que nous pourrions terminer nos travaux jeudi si nous n'entendons pas d'autres témoins. Nous pourrions peut-être entreprendre alors l'étude article par article.

**Le sénateur Stewart:** Il serait dommage que le Sénat revienne la semaine prochaine et que nous nous tournions les pouces.

**Le président:** Nous essaierons de vous obliger, sénateur Stewart.

**Le sénateur Bonnell:** Nous pouvons toujours entendre d'autres témoins au cours des deux ou trois prochains jours. Il se peut qu'il y ait tant d'arguments qu'il nous faudra entendre d'autres témoins.

**Le président:** Honorables sénateurs, nous continuons notre examen du projet de loi C-40, loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion.

Je crois avoir mentionné aux témoins devant nous que nous avons déjà entendu le ministère des Communications, le principal témoin étant M. Edwards, secrétaire parlementaire, ainsi que M. Masse. Aujourd'hui, nous avons entendu la Société Radio-Canada. Je crois comprendre, monsieur Colville, que vous êtes très occupé cette semaine. Messieurs, nous sommes heureux que vous ayez pu vous libérer pour comparaître devant nous ce soir, compte tenu de votre emploi du temps très chargé.

Honorables sénateurs, nous entendrons ce soir M. David Colville, un compatriote de la Nouvelle-Écosse. Nous avons entendu cinq Néo-Écossais ce matin, mais il n'y en a que trois ce soir.

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, est-ce que M. Colville est actionnaire de la station de radio dont vous avez parlé aujourd'hui?

**Le président:** Vous pouvez poser la question à M. Colville. Comme vous le savez, M. Colville est président du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, le CRTC. Il a été directeur principal de la politique des communications au ministère des Transports et des Communications de la Nouvelle-Écosse. Il a aussi travaillé chez MT&T, Maritime Telephone and Telegraph, ainsi que chez Bell Canada à Ottawa.

Il est accompagné de M. Louis Sherman, mais comme je le connais, je préfère l'appeler «Bud» Sherman. Bud est vice-président des communications au CRTC. Il a été leader suppléant

*[Text]*

Progressive Conservative Party in Manitoba and Minister of Health in Manitoba. He was also Minister of Community Services and Corrections in that province and a member of the Manitoba Legislative Assembly. I first met him when he was the Member of Parliament for Winnipeg South. He has also had experience with CKY, Winnipeg.

Also with us this evening is Fernand Bélisle, Vice-Chairman of Broadcasting, again with the CRTC. Honourable senators would know him as the son of our colleague, Senator Bélisle. His previous positions were: Executive Director of Corporate Management; Secretary-General of the CRTC; Director of Planning and Policy Coordination, Department of Communications; Director of Program Operations, CRTC; Chief of Financial Operations, CRTC; and before that he was Comptroller and Vice-President of Finance, Telemedia from 1973 to 1977.

Gentlemen, we welcome you to our committee. I understand, Mr. Colville, you have an opening statement. Perhaps, before you begin, you would introduce those of your colleagues I did not mention.

**Mr. David Colville, Chairman, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission:** We have with us as well, just to make sure we do not deviate too far from the legal track, Mr. Avrum Cohen and Mr. William Howard from the legal branch of the CRTC.

I do have a brief opening statement to make before the committee following my assertion that I do not have any shares in the radio station in Halifax nor in MT&T.

I am pleased to respond, on behalf of the CRTC, to the invitation by the Senate Standing Committee on Transport and Communications to discuss Bill C-40, the proposed new Broadcasting Act.

As you may know, I have been a member of the commission for three months and chairman for two. However, I have followed the progress of this bill and its predecessors in my former position with the government of Nova Scotia, so I do have some familiarity with its contents. From the commission's perspective, my predecessors appeared several times before the House of Commons Standing Committee on Communications and Culture to outline the CRTC's views.

The current Broadcasting Act, by which the commission regulates radio, television and cable, was passed in 1968 and by and large has provided an excellent policy and regulatory framework to guide the commission's activities and the evolution of broadcasting in Canada.

However, changing technology, particularly related to the ability to receive foreign program signals, has challenged our ability to manage our broadcasting system in the best interest of Canada, and this warranted a review of the current act to bring it up to date. In addition, several government studies, most recently the Caplan-Sauvageau Task Force, which were mandated to review our broadcasting and cultural policy, recommended a number of amendments to the Broadcasting Act designed to improve regulation and strengthen our broadcasting system as a means of cultural expression.

*[Traduction]*

du Parti progressiste conservateur au Manitoba et ministre de la Santé du Manitoba. Il a également été ministre des Services communautaires et correctionnels de cette province et député de l'Assemblée législative du Manitoba. J'ai fait sa connaissance quand il était député de Winnipeg South. Il a aussi travaillé à CKY, à Winnipeg.

La délégation du CRTC comprend aussi Fernand Bélisle, qui est vice-président de la radiodiffusion. Nous le connaissons, honorables sénateurs, comme le fils de notre collègue le sénateur Bélisle. M. Bélisle a été directeur général de la gestion intégrée; secrétaire général du CRTC; directeur de la planification et de la coordination au ministère des Communications; directeur de l'exploitation au CRTC; chef des opérations financières au CRTC; ainsi que contrôleur et vice-président des finances chez Télémédia, de 1973 à 1977.

Messieurs, soyez les bienvenus à notre comité. Je crois comprendre, monsieur Colville, que vous voulez faire une déclaration. Mais avant de commencer, vous pourriez peut-être présenter vos collègues que je n'ai pas mentionnés.

**M. David Colville, président, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes:** Nous avons demandé à MM. Avrum Cohen et William Howard, du Contentieux du CRTC, de nous accompagner, pour que nous nous éloignons pas trop du sentier juridique.

J'ai en effet une brève déclaration à faire au comité, mais je précise d'abord que je ne suis pas actionnaire de la station de radio de Halifax, pas plus que de MT&T.

Je suis heureux d'accepter, au nom du CRTC, l'invitation du Comité permanent des transports et des communications du Sénat à discuter du projet de loi C-40, le projet de nouvelle loi sur la radiodiffusion.

Vous savez peut-être que je suis membre du Conseil depuis trois mois et président, depuis deux mois. Toutefois, j'ai suivi l'avancement de ce projet de loi et de ses prédécesseurs, dans mon poste antérieur auprès du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, et j'en connais donc assez bien la teneur. Mes prédécesseurs au Conseil ont comparu à plusieurs reprises devant le Comité permanent des communications et de la culture de la Chambre des communes, pour y exposer le point de vue du CRTC.

La Loi sur la radiodiffusion actuellement en vigueur, en vertu de laquelle le Conseil régit la radio, la télévision et la télédistribution, a été adoptée en 1968 et elle a, dans une large mesure, assuré un excellent cadre de politique et de réglementation pour les activités du Conseil et l'évolution de la radiodiffusion au Canada.

Toutefois, l'évolution de la technologie, particulièrement en ce qui a trait à la capacité de capter les signaux de services de programmation étrangers, est venue mettre au défi notre capacité de gérer notre système de radiodiffusion dans l'intérêt du Canada, ce qui a abouti à une révision de la loi actuellement en vigueur, afin de l'actualiser. En outre, plusieurs études commandées par le gouvernement, la plus récente étant celle du groupe de travail Caplan-Sauvageau, qui avaient pour objet d'examiner notre politique relative à la radiodiffusion et à la culture, ont recommandé un certain nombre de modifications à

*[Text]*

Bill C-40 does overcome many of the technology-related concerns such as whether satellite-delivered programming is an element of the broadcasting system. Section 3 enunciates a new broadcasting policy for Canada, defining the roles of the Canadian Broadcasting Corporation, private broadcasters, cable and other distribution systems. In addition, a number of measures would strengthen and improve the efficiency of CRTC regulation including the ability to refrain from regulation where appropriate, to increase licence terms, to impose sanctions tailored to the circumstances of an offence and new powers to issue orders. In addition, the creation of a civil remedy for the unauthorized reception of programming will enable program suppliers to protect their commercial interests.

However, while there are a number of positive elements to Bill C-40, the commission has had and continues to have several major concerns with respect to its impact on our ability to regulate effectively. These areas of concern include: The combined powers of direction and review; the regulation of non-radiocommunication—or closed circuit—programming; the decision-making process; and employment equity.

With respect to the combined powers of direction and review, the commission respects the legitimate right of the government to issue directions on broad public policy matters. However, while there has been some attempt to separate this power from the existing power to review CRTC decisions, we believe that the possibility still exists for a weakening of the independence of the commission through double-barreled government intervention on a particular issue by both direction and review. We strongly believe that the review function should be left to the courts as the proper forum for the review of our decisions.

With respect to the direction process, we believe that no direction should be made until the committees of both Houses of Parliament have reported on the proposed direction.

We believe this 120-day period for an appeal is too long. Since a licensee could wait up to four months before acting on a CRTC decision, it could unduly disrupt the free enterprise system. In our view a 60-day period would be more appropriate, with 30 days allowed for receipt of petitions and 30 days after that for the setting aside of the decision.

I will now deal with the regulation of non-radiocommunication or closed circuit programming. In an attempt to capture new communications technologies and, in effect, to be technologically neutral through its definition of broadcasting, the new act now includes closed circuit undertakings or activities

*[Traduction]*

la Loi sur la radiodiffusion en vue d'améliorer la réglementation et de renforcer notre système de radiodiffusion comme moyen d'expression culturelle.

Le projet de loi C-40 règle effectivement un grand nombre des préoccupations liées à la technologie, notamment la question de savoir si les émissions transmises par satellite constituent un élément du système de radiodiffusion. L'article 3 énonce une nouvelle politique de la radiodiffusion pour le Canada, qui définit les rôles respectifs de la Société Radio-Canada, des radiodiffuseurs privés, des télé distributeurs et des autres entreprises de distribution. En outre, un certain nombre de mesures renforceraient et amélioreraient l'efficacité de la réglementation du CRTC, notamment sa capacité de s'abstenir de réglementer, le cas échéant, de prolonger les périodes d'application des licences et d'imposer des sanctions en fonction des circonstances d'un délit, sans compter de nouveaux pouvoirs pour ce qui est de rendre des ordonnances. De plus, l'établissement d'un recours civil dans le cas de la réception non autorisée d'émissions permettra aux fournisseurs d'émissions de protéger leurs intérêts commerciaux.

Toutefois, bien que le projet de loi C-40 présente un certain nombre d'avantages, certains de ses éléments n'en continuent pas moins de préoccuper le Conseil du fait de leurs répercussions sur sa capacité de réglementer avec efficacité. Ces questions de préoccupations sont notamment: les pouvoirs en tandem de directive et de révision; la réglementation de la programmation n'ayant pas recours aux radiocommunications (la distribution en circuit fermé); le processus décisionnel; et l'équité en matière d'emploi.

En ce qui concerne les pouvoirs en tandem de directive et de révision, le Conseil respecte le droit légitime du gouvernement de donner des directives portant sur des questions de politique générale. Toutefois, bien que l'on ait fait certaines tentatives pour séparer ce pouvoir du pouvoir actuel de révision des décisions du CRTC, nous estimons qu'il est encore possible d'affaiblir le caractère indépendant du Conseil du fait d'un double pouvoir d'intervention du gouvernement dans une instance particulière, soit les directives et la révision. Nous croyons fermement que la fonction de révision devrait être laissée aux tribunaux, qui sont l'instance tout indiquée pour réviser nos décisions.

Pour ce qui est du pouvoir de directive, nous estimons qu'aucune directive ne doit être donnée avant que les comités des deux chambres du Parlement aient publié leurs rapports sur un projet de directive en particulier.

Nous croyons que la période d'appel de 120 jours est trop longue. Étant donné qu'un titulaire devrait attendre quelque quatre mois avant de pouvoir donner suite à une décision du CRTC, cela pourrait entraver indûment le système de la libre entreprise. Selon nous, une période de 60 jours conviendrait mieux, soit 30 jours pour la réception de pétitions, puis 30 autres jours pour l'annulation de la décision.

Je traiterai maintenant de la programmation n'ayant pas recours aux radiocommunications (la distribution en circuit fermé). Dans une tentative de tenir compte de nouvelles techniques de communications et, de fait, d'être technologiquement neutre dans sa définition de la radiodiffusion, la nouvelle loi

## [Text]

which are considered to be within provincial jurisdiction. This jurisdictional issue may extend to the non-program elements of cable systems as a result of the splitting of these undertakings into programming and non-programming components. In our view this will inevitably lead to needless court cases which may jeopardize the commission's ability to regulate effectively.

I will now touch on the decision-making process. The commission is sensitive to the concerns for greater regional sensitivity, particularly in light of our expanded telecommunications role.

Bill C-40, in an attempt to be more regionally sensitive, proposes several changes to the structure of the commission's decision-making process. Three key changes are: The appointment of full-time regional commissioners; allowing part-time commissioners to vote on issues they hear; and the adoption of the "they who hear decide" rule for all broadcasting matters.

While this last change may appear to make the decision-making process more efficient, it is a dramatic change from the current collegial approach under which the commission operates. We have two major concerns about the "they who hear decide" approach. First, it raises the real potential for balkanized decisions which may fragment our national broadcasting system. And second, it may place an undue amount of power in the hands of the chairman through the ability to assign commissioners to issues, or issues to commissioners.

Finally, employment equity. The proposed act would require the commission to regulate "the employment opportunities" within the "operations" of the Canadian broadcasting system. The stated intention is for the commission to enforce the spirit of the Employment Equity Act. The commission would, therefore, be responsible for seeing that broadcasters practise equity by employing a broad cross-section of society within their operations.

This means a licensee would be subject to multiple regulatory bodies, each interpreting the same legislation. Undertakings with more than 100 employees would be subject to the jurisdiction of the Department of Employment and Immigration and the Canadian Human Rights Commission which administer the Employment Equity Act, as well as to the CRTC. There is real potential for inconsistent rulings and differing interpretations of the legislation. Licensees would also bear the additional costs and administrative burden of reporting to different bodies.

The CRTC's mandate is to regulate and supervise the Canadian broadcasting system with a view to implementing broadcasting policy. By granting the commission jurisdiction over non-broadcasting matters such as employment policies, the act gives the CRTC control over the internal affairs of the

## [Traduction]

inclut désormais les entreprises de distribution en circuit fermé ou des activités qui sont considérées comme étant du ressort provincial. Cette question de compétence peut toucher jusqu'aux composantes hors programmation des entreprises de télédistribution, par suite de la subdivision de ces entreprises en composantes programmation et hors programmation. À notre avis, cela aboutira inévitablement à d'inutiles causes devant les tribunaux, qui pourraient compromettre la capacité du Conseil de régler avec efficacité.

J'examinerai maintenant le processus décisionnel. Le Conseil est conscient des préoccupations en faveur d'une plus grande ouverture aux régions, en particulier à la lumière de son rôle élargi en matière de télécommunications.

Le projet de loi C-40, dans une tentative de mieux tenir compte des régions, propose plusieurs modifications à la structure du processus décisionnel du Conseil. Les changements clés sont les suivants: la nomination de conseillers régionaux à plein temps; l'autorisation pour les conseillers à temps partiel de se prononcer sur les questions qu'ils entendent; l'adoption de la règle du «qui entend prend la décision» pour toutes les questions de radiodiffusion.

Bien que cette dernière modification puisse sembler rendre le processus décisionnel plus efficace, il s'agit là d'un changement radical par rapport à la démarche collégiale qui est celle du Conseil à l'heure actuelle. La démarche du «qui entend prend la décision» nous inquiète principalement à deux titres. Premièrement, elle laisse planer une réelle possibilité de décisions balkanisées, ce qui pourrait fragmenter notre système de radiodiffusion national; deuxièmement, elle investit d'un trop grand pouvoir le président, en lui donnant la capacité d'affecter des conseillers à certaines questions ou d'assigner des questions à certains conseillers.

Enfin, l'équité en matière d'emploi. Le projet de loi exigerait que le Conseil réglemente «les chances que son *le système canadien de radiodiffusion* fonctionnement offre en matière d'emploi». Il s'agirait pour le Conseil d'appliquer l'esprit de la Loi sur l'équité en matière d'emploi. Ainsi, le Conseil devrait veiller à ce que les radiodiffuseurs se montrent «équitablement» en embauchant un personnel représentatif de la société canadienne et, par là-même, assurent la diversité des opinions et un sain respect des différences ».

C'est donc dire qu'un titulaire serait assujéti à plusieurs organismes de réglementation, chacun interprétant la même loi. Les entreprises comptant plus de 100 employés seraient assujétiées au ministère de l'Emploi et de l'Immigration et à la Commission canadienne des droits de la personne, qui applique la Loi sur l'équité en matière d'emploi, de même qu'au CRTC. Il existe un réel danger de manque de cohérence dans les jugements et d'interprétations divergentes de la loi. En outre, les titulaires devraient subir des frais et un fardeau administratif supplémentaires, puisqu'ils devraient rendre compte à plusieurs organismes.

Le CRTC a pour mandat de réglementer et de surveiller le système canadien de radiodiffusion en vue de mettre en œuvre la politique en matière de radiodiffusion. En investissant le CRTC de la compétence sur des questions étrangères à la radiodiffusion, notamment les politiques en matière d'emploi,

[Text]

undertakings it regulates. It, for all intents and purposes, would become the general manager of each undertaking.

The commission agrees with the objectives of employment equity, but believes this issue should be the responsibility of a single expert body such as the Canadian Human Rights Commission.

Mr. Chairman, that concludes my overview of the main commission concerns with respect to Bill C-40. Should you wish, I would be happy to file the commission's written submission to the House of Commons Legislative Committee on Bill C-40 which was tabled last year.

I thank you for your attention. I and my colleagues will be pleased to answer any questions members of the committee may have.

**The Chairman:** Is this the same submission you made to the House of Commons committee?

**Mr. Colville:** It is the same submission.

**The Chairman:** Have you added anything to this submission?

**Mr. Colville:** No, we have not. The submission I have just presented highlights the commission's concerns that it has had in the past and continues to have with respect to the bill.

The submission we made to the House committee was substantially longer and contained a number of substantive issues and a number of more minor word changes and suggestions.

**Senator Stewart:** Are we to understand that, notwithstanding the fact that this document, entitled: "CRTC Submission to the House of Commons Legislative Committee on Bill C-41", presented on February 22, 1990 was presented to the Commons committee, the bill was not altered substantially by that committee?

**Mr. Colville:** With respect to the main concerns I have addressed this evening. I understand there were a number of changes made to the bill which address some of the points in that submission, but not all of them.

**Senator Stewart:** So this submission does not deal with all aspects of the bill in the form in which it is now before the Senate.

**Mr. Colville:** That is correct.

**Senator Stewart:** Have you identified for our guidance what parts of the submission are passé?

**Mr. Colville:** We have not. In the short period of time we had before coming here we did not go through and do a complete review of the bill as passed several weeks ago. So I do not have documented in the submission what changes have been made.

**Senator Forrestall:** I am sure you are going to ask that they do that.

**Senator Stewart:** No, I will not because I know that the chairman wants the bill reported this week.

[Traduction]

la Loi lui donne le contrôle sur les activités internes des entreprises qu'il réglemente. Il deviendrait ainsi, à toutes fins pratiques, le directeur général de chaque entreprise.

Le Conseil souscrit aux objectifs de l'équité en matière d'emploi, mais il estime qu'il s'agit là d'une question dont la responsabilité devrait incomber à un seul organisme spécialisé, comme la Commission canadienne des droits de la personne.

Monsieur le président, voilà qui met fin à mon aperçu général des principales préoccupations du Conseil à l'égard du projet de loi C-40. Si vous le désirez, je serais heureux de vous présenter le mémoire que le Conseil a déposé auprès du Comité législatif de la Chambre des communes chargé d'étudier le projet de loi C-40.

Je vous remercie de votre attention. Mes collègues et moi serons heureux de répondre à toute question que les membres du comité pourraient vouloir nous poser.

**Le président:** S'agit-il du mémoire que vous avez présenté au comité de la Chambre des communes?

**M. Colville:** Oui, c'est le même.

**Le président:** Y avez-vous ajouté quoi que ce soit?

**M. Colville:** Non. Le mémoire que je viens de présenter fait ressortir les préoccupations passées et actuelles du Conseil au sujet du projet de loi.

Le mémoire que nous avons présenté au comité de la Chambre était nettement plus long et portait sur un certain nombre de questions de fond ainsi que sur certains autres changements et suggestions de forme mineurs.

**Le sénateur Stewart:** Devons-nous comprendre que, malgré le fait que le document intitulé «Mémoire du CRTC au Comité législatif de la Chambre des communes sur le projet de loi C-40» a été présenté au comité de la Chambre des communes le 22 février 1990, ce comité n'a pas modifié le projet de loi de manière notable?

**M. Colville:** C'est exact en ce qui concerne les principales préoccupations exprimées ce soir. Je crois comprendre que des changements apportés au projet de loi apaisent quelques-unes des préoccupations exprimées dans ce mémoire, mais pas toutes.

**Le sénateur Stewart:** Par conséquent, ce mémoire ne porte pas sur tous les aspects du projet de loi tel qu'il se présente actuellement au Sénat.

**M. Colville:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart:** Avez-vous dégagé à notre intention les éléments du mémoire qui sont dépassés?

**M. Colville:** Non. Dans le peu de temps qui nous a été imparti depuis que nous avons été convoqués ici, nous n'avons pas examiné en profondeur le projet de loi adopté il y a quelques semaines. Je n'ai donc pas indiqué dans le mémoire les changements qui ont été apportés.

**Le sénateur Forrestall:** Je suis convaincu que vous allez leur demander de le faire.

**Le sénateur Stewart:** Non, parce que le président veut déposer son rapport cette semaine.

[Text]

**Senator Bonnell:** He said he did not care.

**Senator Stewart:** I know what he wants.

**Senator Forrestall:** It would be helpful to know what the changes are.

**Mr. William Howard, Legal Counsel, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission:** I cannot go through all of them for you. Many of them were simply small wording changes to ensure there was consistency and that the same phrase was used throughout the bill.

One major change would be in the definition of "network". Originally the definition of "network" stated one had to give over control of one undertaking to another undertaking; that is, someone already licensed. The new bill makes it clear that one can give it over to an individual who is not licensed, but that individual, of course, will have to acquire a licence.

**The Chairman:** As I understand it, Mr. Colville, the CRTC is opposed to two areas, not necessarily two, but one or the other—that is, this power of direction and this ability to set aside a decision. I think you would accept one, but not two. Your predecessor apparently was also of that mind.

**Mr. Colville:** That is correct.

In particular it is the combination of the two on a given issue in that we may be dealing with a situation where the government decided to issue a broad policy directive to the commission, and on the face of that directive we would be dealing with the broad issue of public policy. Then we would be faced with an application which might deal with that particular broad policy issue, and we would render a decision on it. But the government might then be forced to deal with that particular issue on an appeal and refer the issue back to the commission in the context of that broad policy directive.

So we get it coming and going; we get the broad policy directive coming at us and we get the referral back.

The commission supports the view of the government and is prepared to deal with an acceptable broad policy directive with respect to broad public policy issues. With respect to appeals, we think the courts are the proper place to have them dealt with.

**The Chairman:** Have you any examples to give us from your experience or the experience of your predecessors? It appears to me that there is a large number of safeguards are written into the legislation which we have been led to believe assuage some of your fears.

Can you give us an example of a hypothetical case?

**Mr. Colville:** I do not have a particular example in mind. I do not know whether my colleagues wish to render one or not, but I invite them to do so.

In the example I gave I did not pick a hypothetical case and put a tag on it. Even though there are safeguards in the legislation which talk about one not issuing a policy directive with

[Traduction]

**Le sénateur Bonnell:** Il a déclaré que cela lui importait peu.

**Le sénateur Stewart:** Je sais ce qu'il veut.

**Le sénateur Forrestall:** Il serait utile de connaître les changements.

**M. William Howard, conseiller juridique, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes:** Je ne peux pas tous les passer en revue avec vous. Beaucoup d'entre eux sont simplement de petites modifications apportées au libellé afin d'assurer l'uniformité dans l'ensemble du projet de loi.

Un changement important pourrait être la définition de «réseau». Au départ, la définition de «réseau» stipulait qu'il fallait déléguer le contrôle d'une entreprise à une autre; c'est-à-dire à un titulaire de licence. Le nouveau projet de loi stipule clairement que l'on peut céder le contrôle à une personne qui ne possède pas de licence, mais qui doit bien sûr en obtenir une.

**Le président:** Si je comprends bien, monsieur Colville, le CRTC s'oppose à deux aspects, pas nécessairement deux, mais l'un ou l'autre, c'est-à-dire le pouvoir de directive et la capacité d'annuler une décision. Je crois que vous en accepteriez un mais pas les deux. Votre prédécesseur était apparemment de cet avis.

**M. Colville:** C'est exact.

C'est le recours aux deux pouvoirs au sujet d'une question donnée qui nous inquiète, parce que nous pourrions nous trouver dans une situation où le gouvernement aurait décidé de donner au Conseil une directive de politique générale et que cette directive nous amènerait à nous mêler de la question générale de la politique publique et à rendre une décision à ce sujet. Le gouvernement serait peut-être appelé ensuite à se prononcer sur cette question en appel et à renvoyer la question au Conseil dans le cadre de cette directive de politique générale.

Par conséquent, nous jouons sur deux tableaux; nous recevons la directive de politique générale et nous devons nous occuper de la révision.

Le Conseil appuie le point de vue du gouvernement et est disposé à observer une directive de politique générale relative aux questions de politique publique générale. En ce qui concerne les appels, nous pensons que les tribunaux devraient s'en occuper.

**Le président:** Pouvez-vous nous donner des exemples tirés de votre expérience ou de celle de vos prédécesseurs? Il me semble que la loi prévoit un grand nombre de garde-fous apaisant certaines de vos préoccupations.

Pouvez-vous nous donner un exemple d'une situation hypothétique?

**M. Colville:** Je n'ai pas d'exemple précis en tête. Je ne sais pas si mes collègues pourraient vous en exposer ou non, mais ils sont libres de le faire.

Dans l'exemple que je vous ai donné, je n'ai pas pris une situation hypothétique pour lui coller ensuite des étiquettes. Même si la loi prévoit des garde-fous qui empêchent de donner

*[Text]*

respect to a particular application, one can still render a policy directive with respect to a broad policy issue, and then if we license a particular applicant who may well be subject to that broad policy directive in some way or another, and that particular decision is appealed, the government can refer that back on the grounds that it did not meet the broad policy that was sent to us in the first place.

Our concern is that that diminishes the independence of the commission because, in effect, the government is making the decision on the application; it is deciding on the broad policy issue and then deciding on the particular application.

It was my experience in dealing with regulatory tribunals in the provinces that, for the most part, regulatory tribunals are treated as being independent of the government process, both in terms of directives and of appeals.

We recognize, particularly in this area of broadcasting, that the government may well wish to issue broad policy directives, and we are certainly prepared to accept that. Our concern is the combination of that and the appeal. We feel the appeals are best dealt with by the courts.

**The Chairman:** Mr. Fowler put it succinctly some years ago when he said: "When you have a dog, you don't do your own barking."

Let us move to another area which you point out in your brief, because I think it ties into the matter, and that relates to "they who hear decide" issue.

As I understand it, you can appoint a panel consisting of three commissioners to hear an application in Saskatoon. The minimum, as we understand it, would be three, but you could appoint six. They hear the application and arrive at a decision. Let us say they are dealing with a licence application. They then appear before the full CRTC board. Under what circumstances can you reverse their decision?

**Mr. Colville:** There is no provision to reverse their decision in this legislation. It says that the panel shall consult with the full commission, but then the panel makes its own decision, and the decision is final. There is no provision in this bill for the full commission or the chairman to reverse a decision of a panel.

**The Chairman:** You have referred to the collegiality of the full board.

**Mr. Colville:** Do you mean in terms of the current process?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Colville:** Currently, two commissioners, at least one of whom must be a full-time commissioner, can hear a case, and they then come back to the full commission and it renders the decision.

**The Chairman:** What is the objection, then?

**Mr. Colville:** Our objection would speak to the point you raised at the outset, that the panel consisting of two or three members—three under the new legislation—would hear an application and that three-member panel would render a deci-

*[Traduction]*

une directive de politique au sujet d'une demande en particulier, il est tout de même permis de donner une directive de politique sur une question de politique générale. Si nous accordons une licence à un demandeur susceptible d'être assujéti ensuite d'une façon ou d'une autre à cette directive et que notre décision va en appel, le gouvernement peut l'annuler en invoquant le fait qu'elle ne respecte pas la politique générale que nous avons reçue.

Nous craignons que cela diminue l'indépendance du Conseil, parce que, dans les faits, le gouvernement rend la décision au sujet de la demande; il rend une décision sur la question de la politique générale puis sur une demande en particulier.

Selon mon expérience avec les tribunaux de réglementation dans les provinces, la plupart d'entre eux sont considérés comme des organismes indépendants du processus gouvernemental, aussi bien quant aux directives que quant aux appels.

Nous reconnaissons, tout particulièrement dans le domaine de la radiodiffusion, que le gouvernement pourrait bien souhaiter donner des directives de politique générale, et nous sommes certainement disposés à accepter ce fait. Ce qui nous préoccupe, c'est que ces directives soient combinées à un appel. Nous estimons que les tribunaux devraient se charger des appels.

**Le président:** M. Fowler a bien résumé la situation il y a quelques années quand il a déclaré: «Celui qui a un chien, n'a pas besoin d'aboyer.»

Passons maintenant à un aspect que vous soulignez dans votre mémoire, parce qu'il est relié à cette question, soit la démarche «qui entend prend la décision».

Si je comprends bien, vous pouvez nommer un comité de trois conseillers, qui tiendront des audiences sur une demande à Saskatoon. Le minimum serait de trois, mais vous pourriez en nommer six. Ils entendent la demande et prennent une décision. Supposons qu'il s'agisse d'une demande de licence. Ils comparaissent ensuite devant le Conseil. Dans quelles circonstances pouvez-vous renverser leur décision?

**M. Colville:** La loi ne prévoit pas de disposition permettant de renverser la décision. Elle stipule que le comité doit consulter l'ensemble du Conseil, mais chaque comité prend ses propres décisions, et celles-ci sont finales. Le projet de loi ne prévoit pas que le Conseil ou le président puisse renverser une décision prise par un comité.

**Le président:** Vous avez fait allusion à la collégialité du Conseil.

**M. Colville:** Dans le processus actuel?

**Le président:** Oui.

**M. Colville:** À l'heure actuelle, deux conseillers, dont au moins un doit être conseiller à plein temps, peuvent être saisis d'une question. Ils font ensuite rapport au Conseil, qui prend la décision.

**Le président:** Quelle est votre objection dans ce cas?

**M. Colville:** Notre objection porte sur l'aspect que vous avez évoqué dès le départ, c'est-à-dire que le comité formé de deux ou trois conseillers—trois selon le projet de loi actuel—serait saisi d'une demande et que ce groupe de trois membres pren-

[Text]

sion. The current provision is that nine full-time members of the commission, working as a collegial group, render the decision.

The three who are off hearing the application in Saskatoon would come back to the nine-member executive committee, and the facts would be presented to all members and they would decide the issue.

Under the new scheme, the bill provides that the three-member panel consult with the full commission, with the executive committee, the other members. The other members can point out some element of the decision which may have some major problems, but unless they can convince the three-member panel to change its mind, that is the final decision.

**The Chairman:** There is reference to interpretation or inconsistency with broad policy matters. This is fairly vague, but it would certainly appear to indicate that those three, four, five, or six who went to Saskatoon are going to carry the day.

The Canadian Association of Broadcasters oppose this. Why do they oppose this? Are they working the full board and prefer to have the attention and the familiarity or intimacy with the major players on the board rather than be at the hands of three strangers whom you might appoint?

**Mr. Colville:** I think the problem is this "they who hear decide" thing. There is concern that, for example, if you have two or three regional commissioners who hear an issue and perhaps are not familiar with what is happening at the national level or in other regions, the decision on that particular application might be inconsistent with the general direction on a national policy matter and decisions would tend to be tailored for the regions or tailored by the group who would be assigned to hear a given issue.

Different people have different bents on different issues, too. Part of the concern is that panels can be struck to give a decision that one wants to anticipate to start with.

**Senator Stewart:** Would it be accurate to say that the change in procedure which this bill would work is designed precisely to achieve that kind of adjustment to regional requirements? I am sympathetic to the view that you are stating on behalf of the CRTC, but I am guessing that the reason why the bill provides for "he who hears decides" is precisely to get away from standardized decision making. Is that right?

**Mr. Colville:** It is. Let me come at this from a different angle.

When I was wearing my former hat in Nova Scotia, one of the concerns we always had upon seeing the CRTC's operations was the following. A typical scenario might be that the CRTC would hold a public hearing in Halifax, for example, and have one or two full-time commissioners on the panel and one, two or three part-time commissioners on it. I have seen a situation in which there would be one full-time commissioner and two part-time commissioners on a panel of three.

The current act provides that part-time commissioners provide advice, I think it is, but that they do not actually partici-

[Traduction]

draît la décision. Les dispositions actuelles prévoient que les neuf conseillers à plein temps qui travaillent en tant que groupe collégial prennent la décision.

Les trois conseillers qui participeraient aux audiences sur la demande à Saskatoon reviendraient au comité exécutif de neuf membres, et les faits seraient présentés à tous les membres, qui prendraient la décision.

Selon le nouveau mécanisme, le projet de loi prévoit que le comité de trois conseillers consulte le comité exécutif et les autres membres. Les autres membres peuvent faire ressortir certains éléments de la décision qui posent de graves difficultés, mais s'ils ne peuvent convaincre le comité de trois membres de changer d'avis, la décision de ce comité est finale.

**Le président:** Il est question de l'interprétation ou du manque d'uniformité au sujet des questions de politique générale. Les dispositions sont assez vagues, mais elles semblent certainement indiquer que ces trois, quatre, cinq ou six conseillers qui seraient allés à Saskatoon seraient les seuls maîtres à bord.

L'Association canadienne des radiodiffuseurs s'y oppose. Pourquoi? Est-ce qu'elle fait affaire avec le Conseil et préférerait retenir l'attention des principaux décideurs ou apprendre à bien les connaître plutôt que d'être à la merci de trois étrangers que vous pourriez nommer?

**M. Colville:** Je crois que le problème vient de cette démarche du «qui entend prend la décision». Nous craignons, par exemple, que si deux ou trois conseillers régionaux sont saisis d'une question et ne connaissent pas bien le contexte dans l'ensemble du pays ou dans d'autres régions, la décision relative à la demande risque de ne pas être conforme à l'orientation générale d'une question de politique nationale et que les décisions auront tendance à être rendues en fonction des régions ou du comité qui aura été saisi d'une question en particulier.

Les inclinations varient d'une personne à l'autre et d'une question à l'autre. Notre préoccupation tient en partie au fait que des comités peuvent être constitués de manière à arriver aux décisions que l'on souhaite dès le départ.

**Le sénateur Stewart:** Serait-il exact de dire que le nouveau mode de fonctionnement proposé dans le projet de loi vise précisément à permettre ce genre d'adaptation aux besoins régionaux? Je suis sympathique à l'idée que vous exprimez au nom du CRTC, mais je suppose que si le projet de loi prévoit que «qui entend prend la décision», c'est précisément pour éviter l'uniformisation de la prise de décision. Ai-je raison?

**M. Colville:** Oui. Mais permettez-moi d'examiner cette question sous un autre angle.

Dans le poste que j'occupais il y a peu de temps en Nouvelle-Écosse, l'une de nos préoccupations constantes à propos des opérations du CRTC était la suivante: dans un scénario classique, le CRTC tenait des audiences publiques à Halifax, par exemple, devant un comité de un ou de deux conseillers à plein temps et de deux ou trois conseillers à temps partiel. J'ai vu à une occasion un comité de trois conseillers comprenant un conseiller à plein temps et deux conseillers à temps partiel.

La loi actuelle prévoit que les conseillers à temps partiel donnent des conseils mais qu'ils ne participent pas vraiment à

[Text]

pate in the decision-making process. As an applicant or an intervenor, therefore, you appear before this panel of three. Most observers and intervenors, unless they are really familiar with the operations of the commission, would not know that the two part-timers on the panel do not actually participate in the decision, that the one full-time commissioner who is there goes back to Ottawa, meets with the other eight full-time commissioners and they render the decision. Somehow or other it always struck us that there was an unfairness in the decision-making process in that two or three people before whom you appeared did not actually render the decision.

Our view in proposing some changes in this whole issue—and I mentioned that that was one of the elements we saw in this restructuring—was that at a minimum, at least the part-time members who sit on a panel should be in a position to render the decision on the issue they hear.

It is one thing to stand on the outside looking in at this operation, seeing how it works and arguing the rules of natural justice, and so on, in terms of decision-making processes. But I can tell you that, since coming to the commission in the short time I have been here, I can see the value to this collegial approach to decision making, particularly with the number of major issues that we have on the table, with the delicate balance that we are trying to deal with, particularly in a television market and in radio markets in Canada today, not just with the current recession we are facing and problems that the television and radio stations are facing with respect to their finances, but the difficulties that television stations and networks are having competing in the marketplace with other media and living up to their requirements in terms of providing good quality Canadian programming. I think it is important that the minds around the table be brought to bear on these decisions.

**The Chairman:** Could you provide one example of this? You are talking about your three people coming back after hearing a particular application and advocating the licensing of a station in a market which is already loaded. Would that be one example?

**Mr. Colville:** That is right.

**Senator Atkins:** However, Mr. Chairman, it seems to me that they have it both ways in the new act. First, you have two permanent members plus a minimum of one part-time member. Presumably they are not going to make the decision until they come back and consult with the full board in any event, even though ultimately they are the ones who are going to decide because they sat on the hearing. Surely that is the collegiality that is applied to the decision-making process and the consultation process that benefits the regions, particularly if the chairman is making a selection of a panel that addressed those kinds of problems. Surely that is your responsibility, or the chairman's responsibility.

I think the new act has given the chairman a little more power, perhaps, than he deserves in this new process. But upon reading the act, it seems to me that its drafters were trying to address some of the difficulties that had been perceived in the CRTC's decision-making process, where a lot of people were

[Traduction]

la prise des décisions. En tant que demandeur ou intervenant, vous comparez donc devant ce comité de trois conseillers. La plupart des observateurs, à moins de connaître vraiment bien les pouvoirs et les opérations du Conseil, ne sauraient pas que ces deux conseillers à temps partiel ne participent pas à la prise des décisions et que le conseiller à plein temps retourne à Ottawa rencontrer les huit autres conseillers à plein temps, qui prennent la décision. Nous avons toujours été tenaillés en quelque sorte par le fait que le processus décisionnel semble vicié, car deux ou trois personnes qui entendent l'affaire ne prennent pas la décision.

En proposant certains changements à ce sujet—et j'ai mentionné qu'ils devaient constituer un des éléments de la restructuration—nous visions au minimum que les membres à temps partiel siégeant dans un comité soient en mesure de prendre une décision sur la question dont ils sont saisis.

C'est une chose de se trouver à l'extérieur et d'observer le processus, de voir comment il fonctionne et de défendre les règles de la justice naturelle en fonction du processus décisionnel. Mais je puis vous assurer que, depuis que je suis au Conseil, depuis le peu de temps que j'y travaille, je peux constater la valeur de cette collégialité de la prise des décisions, en particulier quand je songe au nombre de questions importantes dont nous sommes saisis, à l'équilibre fragile que nous essayons de maintenir, surtout dans les marchés actuels de la télévision et de la radio au Canada, pas simplement à cause de la récession et des difficultés financières qu'éprouvent les stations de télévision et de radio, mais aussi des difficultés auxquelles les stations et les réseaux de télévision doivent faire face pour livrer concurrence aux autres médias et pour satisfaire les exigences en matière de programmation canadienne de haute qualité. Il me paraît important que les personnes qui se trouvent autour de la table aient leur mot à dire dans les décisions.

**Le président:** Pouvez-vous nous donner un exemple? Vous parlez de trois personnes qui reviennent à Ottawa après des audiences et qui préconisent l'attribution d'une licence pour exploiter une station dans un marché déjà saturé. Est-ce que ce serait un exemple?

**M. Colville:** Tout à fait.

**Le sénateur Atkins:** Il me semble toutefois, monsieur le président, que le projet de loi leur permet de jouer sur les deux tableaux. Premièrement, il y a deux membres permanents et un minimum d'un membre à temps partiel. On peut supposer qu'ils ne prendront pas de décision tant qu'ils ne seront pas revenus et auront consulté le Conseil de toute façon, même si, en fin de compte, ce sont eux qui prendront la décision, parce qu'ils ont participé aux audiences. Il est certain que la collégialité appliquée aux processus décisionnel et consultatif profite aux régions, surtout si le président constitue un comité qui a déjà étudié ce genre de problème. Cette responsabilité vous incombe sans doute, elle incombe au président.

La nouvelle loi accorde un peu plus de pouvoirs au président, peut-être un peu plus qu'il n'en mérite dans ce nouveau processus. Mais, à la lecture du projet de loi, il me semble que le législateur a cherché à régler certaines des difficultés qui ont été perçues dans le processus décisionnel du CRTC. En effet, beaucoup de gens prenaient des décisions sur des questions

[Text]

making decisions on cases they did not hear and were applying general policy but not reflecting regional or special concerns.

**Mr. Colville:** You are absolutely right. I agree.

**Senator Spivak:** Senator Atkins has raised the question I am interested in. How does this affect the public interest? You are opposed to it. Can you make a convincing case such that your point of view is better than the public interest? I am speaking of the viewing public, never mind the licensees and so on.

**Mr. Colville:** How is it better for the public interest?

**Senator Spivak:** He has pointed out that it is better because it addresses regional concerns. Do you agree with that?

**Mr. Colville:** I agree that this new act addresses regional concerns. A number of the elements of this act—for example, the greater regionalization that is proposed here, the concept of regional commissioners, the part-time members voting—address regional concerns. There is no question but that the panel out there hearing an issue and now voting on the decision is of great benefit and will be much more sensitive to regional concerns.

Our concern is that more minds are brought to bear upon the issue in terms of decision making in a collegial approach than in the “they who hear, decide” approach. I did not pass over lightly the issue of the chairman choosing panels, upon which you have commented.

**Senator Spivak:** What, then, is the bottom line in terms of the public interest, in your view? You are opposed to this, is that right?

**Mr. Colville:** The bottom line is that the commission believes that the collegial-approach decision, on balance, is better than the “they who hear decide” approach.

**Senator Atkins:** But don't you have it both ways?

**Senator Spivak:** Will it address the issues more objectively? Is that what you mean?

**Mr. Colville:** I am sorry, senator, I am trying to address both questions. I am not quite sure I understand the comment that we have it both ways.

**Senator Atkins:** Well, you have the people who hear the presentations and then they have the opportunity to come back and consult with the full board. It seems to me that any responsible panelist will not make a final decision until such time as he consults the full board. There would then be no conflict in the way in which the board ultimately makes its decision.

**Mr. Colville:** Hopefully not.

**Senator Atkins:** I would assume that any board member, if he is not part of the hearing process and if there is a difficulty presented to the full board, would express that and that it would have some bearing on those who are making the decision.

[Traduction]

dont ils n'avaient pas été saisis et appliquaient des politiques générales sans tenir compte des préoccupations régionales ou spéciales.

**M. Colville:** Vous avez tout à fait raison. Je suis d'accord.

**Le sénateur Spivak:** En réalité, le sénateur Atkins a soulevé la question qui m'intéressait. En quoi cela influence-t-il l'intérêt public? Vous vous y opposez. Pouvez-vous présenter des arguments qui nous convaincront que votre point de vue a plus de poids que l'intérêt public? Je parle du public spectateur, pas des titulaires de licence et autres.

**M. Colville:** En quoi l'intérêt public est-il mieux servi?

**Le sénateur Spivak:** Il a fait remarquer que le processus proposé est supérieur parce qu'il apaise les préoccupations régionales. Êtes-vous d'accord?

**M. Colville:** Je conviens que la nouvelle loi apaise les préoccupations régionales. Certains aspects de cette loi—par exemple, la régionalisation accrue proposée, le concept des conseillers régionaux, le droit de vote accordé aux membres à temps partiel—apaisent les préoccupations régionales. Il ne fait aucun doute que le comité qui sera saisi d'une question et qui votera désormais sur la décision présente un grand avantage et sera beaucoup plus sensible aux préoccupations régionales.

Nous disons qu'un plus grand nombre d'esprits sont mis à contribution dans la prise des décisions lorsque la démarche est collégiale que lorsque «qui entend, prend la décision». Je n'ai pas esquivé à la légère la question du président qui détermine la composition des groupes, à laquelle vous avez fait allusion.

**Le sénateur Spivak:** Dans ce cas, que pensez-vous de l'intérêt public, au bout du compte? Vous vous y opposez, n'est-ce pas?

**M. Colville:** Le Conseil estime que, au bout du compte, la démarche collégiale est meilleure que la démarche où «qui entend prend la décision».

**Le sénateur Atkins:** Mais ne parvenez-vous pas à jouer sur les deux tableaux?

**Le sénateur Spivak:** Est-ce que cela nous permettra de régler les questions plus objectivement? Est-ce cela que vous voulez dire?

**M. Colville:** Je suis désolé, sénateur, j'essaie de répondre aux deux questions. Je ne suis pas sûr de bien comprendre la remarque que nous parvenons à jouer sur les deux tableaux.

**Le sénateur Atkins:** Eh bien, les gens qui entendent une affaire ont l'occasion de consulter le Conseil. Il me semble qu'aucun conseiller responsable ne prendra de décision tant qu'il n'aura pas consulté le Conseil. Dans ce cas, il n'y aurait pas de conflit entre l'orientation de la décision que le Conseil prendra au bout du compte.

**M. Colville:** C'est à espérer.

**Le sénateur Atkins:** Je suppose que tout membre du Conseil qui n'aurait pas participé aux audiences s'exprimerait lorsqu'une difficulté serait exposée au Conseil et que son opinion serait prise en considération par ceux qui prendraient la décision.

[Text]

**Senator Davey:** I would like to ask Senator Atkins this question: Where is the reference that the full board is to be consulted? Is that somewhere in the act?

**Senator Atkins:** I think it is, yes.

**Mr. Colville:** There is a provision that the panel shall consult with the full board.

**Mr. Colville:** Vice-Chairman Bélisle would like to make a comment.

**Mr. Fernand Bélisle, Vice-Chairman of Broadcasting, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission (CRTC):** The reference is to clause 20, sub-clause (4). The consultation, as read in the new act, is strictly an interpretation of broadcasting policy. I would like to attempt to present to you an example, senator, in terms of the concerns that we might have as to "they who hear decide".

About three years ago, the commission as a whole, over a period of approximately six to seven months, went across Canada to hear all of the renewals of the English television stations in the country. We are looking at approximately 75 originating stations, the major stations. These renewals were heard by a number of different panels. When the panels reported back, the commission decided what was the best way to approach the renewals of those stations. At that time it was controversial, but the executive committee decided to attach a licence condition which would enforce minimum commitment spending on Canadian content.

At that time it was a decision of the executive committee that every station which had revenues of over \$10 million would have a condition attached to it. If this were done by panels, it would have been the opinion of each panel in that particular region to determine whether it approved of this approach, for a variety of reasons. As you know, there is one broadcasting policy and a number of broadcasting companies operate stations in a number of provinces. You could end up with panels, for all of their particular reasons, approaching the renewals of individual stations in a very different manner. The message that the commission would be trying to give would be a different message from a variety of panels.

**Senator Atkins:** In response to that, it is making the assumption, however, that these panels are in business for themselves and are not acting on some broad direction from the board as a whole. I would assume that anyone who is assigned these responsibility to go to these hearings is somewhat aware of the direction the CRTC wants to take in terms of general policy.

**Mr. Bélisle:** Yes, but as you know, senator, there is a world of difference between consultation and participation in a decision.

**Senator Atkins:** How many of those licences did you not renew?

**Mr. Bélisle:** I believe we renewed all of them. It is just a matter of the approach that was taken.

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** J'aimerais demander au sénateur Atkins où il voit que le Conseil est consulté? Y a-t-il une disposition à cet égard dans la loi?

**Le sénateur Atkins:** Je crois que oui.

**M. Colville:** Une disposition prévoit que le comité doit consulter le Conseil.

**M. Colville:** M. Bélisle voudrait faire une observation.

**M. Fernand Bélisle, vice-président de la radiodiffusion, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC):** La disposition se trouve au paragraphe 20(4). La consultation, comme on le dit dans la loi, est strictement une question d'interprétation de la politique de radiodiffusion. Je tenterai de vous donner un exemple, sénateur, relié à nos préoccupations au sujet de «qui entend prend la décision».

Il y a environ trois ans, le Conseil a fait le tour du Canada pendant six à sept mois pour entendre toutes les demandes de renouvellement de licence des stations de télévision de langue anglaise au pays. Il y avait environ 75 stations émettrices, les plus grandes stations. Ces demandes de renouvellement ont été entendues par divers comités. Quand les comités ont fait rapport à Ottawa, le Conseil a déterminé le meilleur moyen d'examiner le renouvellement de ces licences. À l'époque, la décision a été contestée, mais le comité exécutif a néanmoins décidé d'imposer une condition afin de faire observer les exigences relatives aux dépenses minimales de programmation canadienne.

Le comité exécutif a décidé que chaque station dont les recettes dépassaient 10 millions de dollars obtiendrait une licence conditionnelle. Si cette décision avait été prise par des comités, il aurait incombé à chaque comité dans une région donnée de déterminer s'il approuvait cette façon de procéder, pour diverses raisons. Comme vous le savez, il y a une seule politique de radiodiffusion et de nombreuses entreprises de radiodiffusion qui exploitent des stations dans plusieurs provinces. On aurait pu aboutir à une situation où des comités auraient examiné le renouvellement de chaque station en fonction de critères très différents, pour toutes sortes de raisons. Le message que le Conseil aurait voulu faire passer aurait varié d'un comité à l'autre.

**Le sénateur Atkins:** C'est comme si vous dites que ces comités sont indépendants et n'agissent pas en tenant compte d'une orientation générale du Conseil. Je suppose que quiconque se voit confier la responsabilité de participer à ces audiences connaît un peu l'orientation générale que veut prendre le CRTC.

**M. Bélisle:** Oui, mais comme vous le savez, sénateur, il y a un monde entre la consultation et la participation à une décision.

**Le sénateur Atkins:** Combien de ces licences n'avez-vous pas renouvelées?

**M. Bélisle:** Je crois que nous les avons toutes renouvelées. L'argument porte simplement sur la démarche suivie.

[Text]

**The Chairman:** By "panel", you are referring to a subcommittee of the board, are you not?

**Mr. Bélisle:** Yes.

**Senator Forrestall:** No, Mr. Chairman, it is a quorum of the board, is it not?

**Mr. Colville:** No, it is the hearing panel, the minimum of three, the panel that would hear a given issue.

**Senator Forrestall:** Having come here with very modest experience on the Pension Board of Canada and the appeals board with respect to veterans, I will say that the process and procedure there seemed to follow the general trend of the policy of the Government of Canada, which was that two commissioners shall decide. My understanding is that the panel is only to consult, but that in fact the board, unless you move to a broad general statement, must accept the panel's decision. I accept that as a necessity in terms of getting on with the workload in front of you. I accept that without any question at all. I understand you are suggesting that indeed the panels require other than consultation, that they are mandated or have a requirement under this bill, which I do not understand in this bill, to accept direction from a full CRTC board. It seems to me that, in the first place, you are departing from a trend which some of us have accepted in government and have come to recognize as necessary if we are to get on with work, that one must mandate and delegate authority. Panels of two, and a majority of one, is a decision. Panels of three, one objection, is a denial. Then there is what you seem to be suggesting, but could you help me out a little in your understanding?

I take you back to clause 20—perhaps it is a legal matter—where it states that only the panel actually dealing with the matter may make a decision with regard to it, that the subject requires consultation with other commissioners. You are not asking them to change their mind, but as I understand it you do not have the capacity to overrule. You have the capacity to persuade and nothing else. If it is a panel of three, current government policy may require the three commissioners. If it is panel of two, one is a majority. I am a little confused. I want to hear from Senator Davey, Senator Stewart and others because I am very much an amateur, but I am concerned about how you view the authority of these panels. Either they will work or they will not. If they will not work, they will be a damned nuisance to you.

**Mr. Colville:** There is no question they will work, senator. We will make every effort to make whatever is implemented work, and work in the best interest of broadcasting in Canada and for the effective operation of the commission and what we think would be a good decision-making process. We feel on balance that the current process we have had in place of collegial decision making, particularly given the interdependent nature of the broadcasting system, has worked well.

[Traduction]

**Le président:** Par comité, vous entendez un sous-comité du Conseil, n'est-ce pas?

**M. Bélisle:** En effet.

**Le sénateur Forrestall:** Non, monsieur le président, il s'agit du quorum du Conseil, n'est-ce pas?

**M. Colville:** Non, il s'agit du comité d'audience, du minimum de trois conseillers saisis d'une question donnée.

**Le sénateur Forrestall:** Étant donné que je suis arrivé ici avec une modeste expérience au sein de la Commission d'appel des pensions du Canada et de la Commission d'appel relative aux anciens combattants, je dirai que le processus et les procédures semblent suivre la tendance générale de la politique du gouvernement du Canada selon laquelle deux commissaires décident. Je crois comprendre que le comité n'agit qu'à titre consultatif et que le Conseil, à moins que vous n'adoptiez une mesure générale, doit accepter la décision du comité. Je l'accepte parce que c'est nécessaire afin d'abattre tout le travail que vous avez devant vous. J'accepte cela sans le moindre problème. Vous dites, si je ne m'abuse, que le rôle des comités ne doit pas se borner à un rôle consultatif, qu'en vertu de ce projet de loi, ils ont la mission ou l'obligation—ce que je ne comprends pas dans ce projet de loi—d'accepter les directives du CRTC au complet. Il me semble tout d'abord que vous vous écarterez d'une tendance acceptée par certains d'entre nous, qui jugent indispensable de déléguer des pouvoirs pour pouvoir accomplir le travail. Dans les comités composés de deux conseillers, la décision est prise à la majorité simple. Dans les comités de trois, une objection entraîne un refus. Il y a ensuite la solution que vous préconisez, mais j'aimerais que vous m'aidiez un peu à suivre votre raisonnement.

Je vous ramène à l'article 20, où l'on dit que seul le comité chargé d'examiner la question peut prendre une décision à son sujet, mais que les membres du comité doivent consulter les autres conseillers; c'est peut-être une question juridique. Vous ne leur demandez pas de changer d'avis. Mais si je comprends bien, vous n'avez pas le pouvoir d'annuler leurs décisions. Vous pouvez essayer de les convaincre, et rien d'autre. S'il s'agit d'un comité composé de trois membres, la politique actuelle du gouvernement peut exiger l'accord des trois. S'il s'agit d'un comité formé de deux membres, un membre fait la majorité. Je ne comprends pas très bien. Je voudrais que le sénateur Davey, le sénateur Stewart et d'autres me donnent des explications, parce que je suis seulement un amateur, mais la façon dont vous concevez le pouvoir de ces comités me préoccupe. Ou bien ils travailleront ou bien ils ne travailleront pas. S'ils ne travaillent pas, ils vont vous embêter terriblement.

**M. Colville:** Il ne fait aucun doute qu'ils travailleront, honorable sénateur. Nous ferons tout notre possible pour que les mesures appliquées donnent de bons résultats, dans l'intérêt de la radiodiffusion au Canada et pour assurer le bon fonctionnement du conseil et pour que le processus de prise de décisions soit efficace. Tout compte fait, nous trouvons que le système collégial de prise de décisions en vigueur à l'heure actuelle a bien marché, surtout si l'on tient compte des relations d'interdépendance qui existent dans le système de radiodiffusion.

[Text]

**The Chairman:** I took up your first point which was power of direction and I immediately got you into this "they who hear decide".

I want to read a couple of points from Senator Atkins sponsorship of this bill in the Senate on December 19, 1990. He said that, first of all, directions may be issued only in respect of broad policy and regulatory objectives. They cannot be issued in respect of a particular licensing application, nor can they have a retroactive effect. Furthermore, the minister must consult with the CRTC before issuing an order, then publish the order in *The Canada Gazette* and table the order in Parliament where it would stand referred to a committee for 40 days before coming into effect. Thereafter, the minister must again consult the commission before formally issuing a direction. At the same time the government has retained a limited power to review CRTC decisions. It must be clearly understood that this power is quite different and is indeed complementary to the power to issue policy directions.

Without this power of review, CRTC decisions would, in some respects, be effectively beyond appeal. The power to review CRTC decisions exists without any limitation under section 23 of the current act. Bill C-40, on the other hand, limits the review power to cases where a CRTC decision departs from the fulfillment of the policy objectives in clause 3 of the bill or of the objectives of a direction issued by the commission by the Governor in Council. This limited power provides a necessary opportunity for the public, and indeed the government of the day, to question CRTC decisions on matters of policy as well on matters of law without being put to the expense and delay that is involved in court action.

I suppose that is what is referred to as the safeguards, as we have been led to understand. Do you want to make any comments on those? Do you find the heavy hand of the government?

**Mr. Colville:** In a word, yes.

**The Chairman:** You do.

**Mr. Colville:** As I said in my comments in answer to your earlier question, the commission is not challenging the directive here. Wearing my former hat and going back not only to versions of this bill but versions of telecommunications legislation going back to 1978 or 1979, we supported this whole question of power of policy direction, because the government certainly has a legitimate right to develop broad public policy and inform the commission of what the government's wishes are with respect to broad public policy. I recognize the limitations which have been attempted to be put in the act in responding to not just the commission's concerns but other concerns that were raised in earlier versions of this legislation to in effect try to limit that heavy hand.

The commission has had a concern for some time about the question of the power of review. As I said before, I am familiar with other regulatory tribunals where the power of review has been limited to the courts. Even though the limitations are there, we still believe that the possibility still exists for a review

[Traduction]

**Le président:** J'ai relevé votre premier point au sujet du pouvoir de donner des directives et j'ai remarqué immédiatement le «ce sont les auditeurs qui décident».

Je tiens à lire quelques réflexions faites le 19 décembre 1990 par le sénateur Atkins, qui a parrainé ce projet de loi au Sénat. Il a dit qu'il ne fallait donner des directives qu'au sujet de la politique générale et des objectifs en matière de réglementation. Les directives ne peuvent pas porter sur une demande de licence bien précise, et elles ne peuvent pas avoir un effet rétroactif. Par ailleurs, le ministre doit consulter le CRTC avant de promulguer une ordonnance, puis il doit la faire publier dans la *Gazette du Canada* et la déposer au Parlement, où elle doit être renvoyée à un comité pendant 40 jours avant de pouvoir entrer en vigueur. Par la suite, le ministre doit consulter le conseil avant de pouvoir émettre officiellement une directive. Le gouvernement a conservé le droit d'examiner les décisions du CRTC, mais ce droit est limité. Il faut bien comprendre que ce pouvoir est très différent du pouvoir d'émettre des directives d'orientation, et qu'il lui est en fait complémentaire.

Sans ce pouvoir d'examen, les décisions du CRTC seraient en réalité sans appel, à certains égards. Le pouvoir d'examiner les décisions du CRTC conféré aux termes de l'article 23 de la loi actuelle, est illimité. Le projet de loi C-40 limite ce pouvoir au cas où une décision du CRTC s'écarte des objectifs de la politique exposée à l'article 3 du projet de loi ou des objectifs d'une directive du gouverneur en conseil. Ce pouvoir restreint donne l'occasion au public, et au gouvernement du jour, de contester certaines décisions du CRTC sur des points de politique ainsi que sur des points de droit, sans entraîner toutes les dépenses et tous les retards provoqués par une contestation devant les tribunaux; c'est donc une nécessité.

Je suppose que c'est ce que l'on considère comme les garanties, d'après ce qu'on nous a fait comprendre. Voulez-vous faire des commentaires à ce sujet? Ou trouvez-vous que l'intervention du gouvernement est considérable?

**M. Colville:** En un mot, je dirais oui.

**Le président:** Tiens!

**M. Colville:** Comme je l'ai dit tout à l'heure en réponse à votre question, le conseil ne conteste pas la directive. Compte tenu de mes antécédents, et si nous remontons non seulement à d'autres versions de ce projet de loi, mais à certaines versions de mesures législatives sur les télécommunications qui remontent à 1978 ou à 1979, vous verrez que nous avons toujours été en faveur de ce pouvoir d'orientation, pour la bonne raison que le gouvernement a le pouvoir légitime d'élaborer une politique générale et d'informer le conseil de ses désirs dans ce contexte. J'admets que l'on a essayé de restreindre ce pouvoir non seulement pour apaiser les craintes du conseil, mais aussi pour apaiser d'autres craintes qui avaient été formulées, dans des versions antérieures de ce projet de loi; je reconnais que l'on a essayé en fait de limiter l'intervention du gouvernement.

Le Conseil a été inquiet un certain temps au sujet du pouvoir d'examen. Je le répète, je connais d'autres tribunaux de réglementation où les décisions pouvaient uniquement être examinées par les tribunaux. Malgré les restrictions prévues dans ce projet de loi, nous croyons qu'existe toujours la possibilité

[Text]

of a particular decision which would be subject to a broad policy directive. Presumably a broad policy directive is rendered to guide us in issuing decisions on particular applications, even though the directive itself will not be directed at a particular application. Therefore, if we are to deal with an application that is appealed, then the government is forced to deal with that appeal in the context of the broad policy directive. We feel in those particular cases that we have it coming and going. While we see the directive power as perhaps being good—and I would note that I believe it was more on the telecom side than the broadcasting side although I realize we are focussing on broadcasting now, but the commission in an earlier decision noted there was not a broad policy with respect to the question of long-distance competition.

**The Chairman:** That was the last question before Senator Stewart. I was going to ask you if there was a difference that you have noted between broadcasting—

**Mr. Colville:** Certainly in the appeal process there is a difference. Currently in the telecommunication side the government can vary a decision of the commission with respect to broadcasting. It is just a question of referring back or setting aside the decision. There is no problem with the policy directive power subject to the comment made, but we have some concerns with the power of appeal.

**Senator Stewart:** I am trying to understand the heavy objection to the bill with regard to combined powers of direction and review. Tell me if I am wrong: As I understand your objection, you are saying it is as if Parliament makes a law and then proceeds to set itself up as a court that deals with particular cases under that law, and that kind of situation nobody would applaud. The same body that makes the general policy declaration then proceeds to deal with particular cases in which the direction is supposed to apply. I see you are nodding.

**Mr. Colville:** That is our concern. That, fundamentally, is it. The government established the CRTC, as it establishes other regulatory bodies, to be an independent, quasi-judicial regulatory body to deal with issues. The government reduces the independence of the CRTC.

**Senator Stewart:** I am using that as an analogy. It is as if the body that makes the law then sets itself up as a court dealing with particular cases. All the literature on governmental process I am familiar with would say that was a bad situation. It is a fusion of powers rather than a separation of powers. I am not talking about balance of powers, Mr. Chairman.

In the case of the giving of directions, you propose that no direction should be made by the Governor in Council, or whatever the formal body is, until the committees of both Houses of Parliament have reported on the proposed direction. In other words, setting aside entirely the matter of review, you are saying that not by legislation but by a report from both a committee of the Senate and a committee of the House of Commons, members of the two Houses would have dealt with the topic, the subject of the direction, but nevertheless it would be the

[Traduction]

de revoir une décision qui tomberait sous le coup d'une directive d'orientation générale. On nous donne probablement une telle directive pour nous guider et pour nous aider à prendre des décisions au sujet de certaines demandes, même si la directive ne concerne pas la demande en question en particulier. Par conséquent, en cas d'appel au sujet d'une demande, le gouvernement est forcé de l'examiner dans le contexte de la directive d'orientation générale. Le conseil est convaincu que, si ce pouvoir d'orientation a de bons côtés, surtout dans le domaine des télécommunications, c'est toutefois le domaine de la radiodiffusion qui nous occupe. Dans une de ses décisions, le conseil a signalé qu'il n'existait pas de politique général sur la question de la concurrence dans les télécommunications à longue distance.

**Le président:** C'était la dernière question avant que le sénateur Stewart n'ait la parole. J'allais vous demander si vous avez constaté une différence entre la radiodiffusion...

**M. Colville:** Il y a certainement une différence pour ce qui est de la procédure d'appel. Actuellement, dans le secteur des télécommunications, le gouvernement peut modifier une décision du conseil pour ce qui est de la radiodiffusion. Il s'agit simplement de renvoyer ou d'annuler la décision. Nous n'avons rien à redire au pouvoir d'orientation politique, sous réserve de la remarque que nous avons faite, mais c'est le pouvoir d'interjeter appel qui nous pose des problèmes.

**Le sénateur Stewart:** J'essaie de comprendre pourquoi vous vous opposez si fortement au projet de loi pour ce qui est des pouvoirs de donner des instructions et de procéder à des révisions. Dites-moi si j'ai tort: si j'ai bien compris votre objection, vous dites que si le Parlement adopte une loi et s'érige ensuite en tribunal pour traiter des cas particuliers prévus dans la loi, personne ne pourrait accepter ce genre de situation. Il s'agit de la même instance qui fait une déclaration de politique générale et qui s'occupe ensuite des cas particuliers auxquels les instructions doivent s'appliquer. Je vois que vous acquiescez.

**M. Colville:** C'est en gros ce qui nous inquiète. Le gouvernement a créé le CRTC, et d'autres organismes de réglementation, pour que ce soit une institution indépendante, quasi judiciaires qui traite de ces questions. Le gouvernement diminue l'indépendance du CRTC.

**Le sénateur Stewart:** J'ai choisi cet exemple à titre d'analogie. C'est comme s'il s'agissait d'un organisme qui fait une loi et qui s'érige ensuite en tribunal pour traiter des cas particuliers. Dans tous les documents traitant de la procédure gouvernementale que j'ai lus, cela serait considéré comme une situation gênante. C'est un amalgame de pouvoirs au lieu d'être une séparation des pouvoirs. Et je ne parle pas d'équilibre des pouvoirs, monsieur le président.

Pour ce qui est de donner des instructions, vous proposez qu'aucune instruction ne soit donnée par le gouverneur en conseil, ou toute autre instance officielle, tant que les comités des deux Chambres du Parlement n'ont pas fait un rapport sur l'instruction proposée. En d'autres termes, en mettant entièrement de côté la question de la révision, vous dites que c'est du fait de la législation et à la suite d'un rapport d'un comité du Sénat et d'un comité de la Chambre des communes, c'est-à-dire que les deux Chambres auraient discuté du sujet, de

[Text]

Governor in Council that would actually subsequently issue the directions. Is that correct?

**Mr. Colville:** That is correct.

**Senator Stewart:** That you think is a good proposal, regardless of what were done with regard to the review question?

**Mr. Colville:** Yes.

**Senator Stewart:** Then shifting over to the review process, you believe that this should be left to the courts?

**Mr. Colville:** That is correct.

**Senator Stewart:** And the Governor in Council would not come in at all?

**Mr. Colville:** No.

**Senator Stewart:** So in a sense what you are doing is attacking the proposed concentration of power and the Governor in Council on both the direction side and on the review side?

**Mr. Colville:** If you want to characterize what I am attacking, I am even attacking in the current legislation and in the new bill the government's power to deal with appeals of the CRTC's decisions, that is correct.

**Senator Stewart:** Are you attacking it just in terms of general principle or have there been over the years—and I am not talking about any particular time span—experiences which would point toward the kind of arrangement that you are now proposing? Perhaps that is beyond your own ken.

**Mr. Colville:** Do you mean in the context of the directive power without the appeal?

**Senator Stewart:** Either the directive power or the review power.

**Mr. Colville:** I do not really know how to respond to your question.

**Senator Stewart:** It is all very well and good to talk about these things in general. We can take positions. However, often the kind of general positions are rational and abstract and do not come up in the real world. I am asking you in terms of empirical experience.

**Mr. Colville:** Because there has never been a directive power before we obviously have not dealt with that. The power for the government to deal with appeals has certainly been there. The commission has faced a number of circumstances in which decisions of the commission have been appealed to the government and then referred back to the commission. Yes, the commission has had experience with that. I have not had that experience in my short three months with the commission.

**Mr. Louis Sherman, Vice-Chairman of Telecommunications, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission:** We have had several, senator. One fairly prominent one had to do with the CanWest-SaskWest licences in Saskatoon and Regina, Saskatchewan. A decision which flowed from a hearing in June of 1985 awarded licences to the applicant, Mr. Izzy Asper, CanWest, and his SaskWest com-

[Traduction]

l'objet de l'instruction, mais il reviendrait néanmoins au gouverneur en conseil de publier ensuite effectivement les instructions. Est-ce bien exact?

**M. Colville:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart:** Vous pensez que c'est une proposition acceptable, indépendamment de ce qui a été fait pour la question de la révision?

**M. Colville:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Si on passe maintenant à la procédure de révision, vous pensez que cela devrait être laissé aux tribunaux?

**M. Colville:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart:** Et le gouverneur en conseil n'interviendrait pas du tout?

**M. Colville:** Non.

**Le sénateur Stewart:** D'une certaine manière, ce que vous attaquez, c'est la concentration proposée des pouvoirs et le gouverneur en conseil, tant pour ce qui est des instructions que de la révision?

**M. Colville:** Si vous voulez préciser ce à quoi je m'oppose, je m'oppose même dans la législation actuelle et dans le nouveau projet de loi au pouvoir du gouvernement de décider des appels dont sont susceptibles les décisions du CRTC; c'est exact.

**Le sénateur Stewart:** Est-ce en vertu d'un principe général que vous vous y opposez ou parce qu'avec le temps, peu importe la période couverte, certaines expériences semblent être favorables au type d'entente que vous proposez maintenant? Mais peut-être cela dépasse-t-il votre compétence.

**M. Colville:** Voulez-vous parler du pouvoir de donner des instructions sans tenir compte de la procédure d'appel?

**Le sénateur Stewart:** Soit le pouvoir de donner des instructions, soit le pouvoir de révision.

**M. Colville:** Je ne sais trop comment répondre à votre question, en vérité.

**Le sénateur Stewart:** C'est bien beau de parler de ces choses de façon générale. Il est possible de prendre position. Néanmoins, les positions générales sont souvent rationnelles dans l'abstrait et n'ont rien à voir avec la réalité. Ce que je vous demande, c'est une expérience empirique.

**M. Colville:** La question ne s'est jamais posée, de toute évidence, car ce pouvoir de donner des instructions n'existait pas. Par contre, le gouvernement a toujours eu accès au droit d'appel. Il est arrivé à plusieurs reprises que le gouvernement fasse appel des décisions du conseil et que la demande soit étudiée à nouveau par ce dernier. Cela s'est déjà produit, même si ce n'est pas de mon temps, car je travaille pour le conseil depuis trois mois à peine.

**M. Louis Sherman, vice-président, télécommunications, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes:** C'est arrivé à plusieurs reprises, sénateur. Je pense en particulier aux licences de CanWest et SaskWest à Saskatoon et à Regina, en Saskatchewan. La décision rendue à la suite d'une audience qui s'était déroulée en juin 1985 accordait au demandeur, M. Izzy Asper, à CanWest et à sa compagnie, la

[Text]

pany which was established to operate in Saskatchewan. He was licensed to establish new independent television stations in Saskatoon and Regina.

That decision was the subject of some controversy and some comment in the media. Subsequently it was referred back to the commission. Another hearing was held in which there were four of us on the panel, including one part-time member. The decision was referred back to the commission. Subsequently we reheard the central part of the issue. Almost the entire commission heard it. I think there were seven or eight of us. André Bureau was chairman at the time. We reheard the issue and the application. The decision was the same.

We are not offering that as any objection. That is life. However, it is an example, and there are others, of cases which have been referred back to the commission.

**Senator Atkins:** In that second hearing were the terms of reference the same with respect to the guidelines or the conditions under which you reviewed it, or were you directed to review it based on different considerations?

**Mr. Sherman:** We were directed to review it based on somewhat different considerations, senator. The crux of the 1985 decision, and in fact the crux of the hearing, turned on whether there was a market in Saskatoon and Regina. The decision of our panel was taken back to the commission. It went through consultation and it was recommended to the commission that there were two viable markets there. Ultimately the executive committee of the commission approved that and the licences were awarded. The decision was appealed on the grounds that we were in error on our research and that there were not viable markets there. The rehearing was actually focused almost entirely on the question of whether there were viable markets in those two centres.

**Senator Forrestall:** But there were not different terms of reference?

**Mr. Sherman:** That is right. However, we were not looking at the programming or financing proposals. Those matters had been dealt with. We were simply looking at the question of whether or not there were viable markets in those centres.

**Senator Atkins:** Did the request come from the executive council?

**Mr. Sherman:** Yes. The request came from the executive council, from the cabinet, and from interested players in the process.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, I would like to make a few comments, if I could. First, I would like to congratulate Mr. Colville on what I regard as an interesting, refreshing and worthwhile presentation. As I listened to the discussion and as I have gone over the points I find that he makes a great deal of sense. I think everyone here knows that I have had a great deal of concern about the powers of direction part of the legislation. I am not quite as enthusiastic as Mr. Colville is when he says that he respects the legitimate right of the government to issue direction on broad public policy matters. I am not sure I would go that far.

[Traduction]

SaskWest, implantée en Saskatchewan, une licence l'autorisant à créer de nouvelles stations de télévision indépendantes à Saskatoon et à Regina.

La décision avait suscité une certaine controverse et fait couler de l'encre dans les médias et, par la suite, l'affaire a été renvoyée devant le conseil. Une autre audience a eu lieu, à laquelle participaient quatre membres du comité, y compris un membre à temps partiel. On a demandé au conseil la permission de revoir sa décision et, par la suite, nous avons réentendu la partie principale de la preuve. Nous étions sept ou huit présents, pratiquement le conseil au grand complet, présidé par André Bureau. Nous avons réentendu la demande et confirmé notre décision.

Ce n'est pas là une objection de notre part. C'est la vie. Néanmoins, c'est un exemple parmi d'autres exemples de cas qui ont été renvoyés devant le conseil.

**Le sénateur Atkins:** Lors de votre deuxième audience, aviez-vous le même mandat relativement aux directives ou aux conditions d'examen, ou vous a-t-on demandé de baser cet examen sur des considérations différentes?

**M. Sherman:** On nous a demandé de baser notre examen sur des conditions un peu différentes, sénateur. Lors de l'audience de 1985, la question principale était de déterminer s'il existait ou pas un marché à Saskatoon et à Regina. La décision de notre comité a été transmise au conseil. Après des consultations, il s'est fait dire que ces deux marchés étaient viables. En fin de compte, les dirigeants du conseil ont agréé la demande et accordé la licence. L'appel alléguait que nous nous étions trompés dans nos recherches et que ces marchés n'étaient pas viables. La nouvelle audience a porté presque exclusivement sur ces deux villes en tant que marchés viables.

**Le sénateur Forrestall:** Le mandat était le même?

**M. Sherman:** Oui, mais nous ne nous sommes pas attachés aux émissions ni aux propositions financières, car ces questions avaient déjà été réglées. Il s'agissait simplement de déterminer si ces deux villes représentaient des marchés viables.

**Le sénateur Atkins:** Est-ce que ce sont les dirigeants qui ont fait la demande?

**M. Sherman:** Oui, les dirigeants, le Cabinet et les intéressés.

**Le sénateur Davey:** Permettez-moi quelques observations, monsieur le président. Tout d'abord, je veux féliciter monsieur Colville pour un exposé que je considère intéressant, valable et différent. Après avoir écouté la décision et passé en revue les arguments, je trouve ses arguments tout à fait logiques. Je pense que personne ici n'ignore l'inquiétude que me causent ces pouvoirs d'instruction dans le projet de loi. Je ne partage pas l'enthousiasme de M. Colville quand il dit respecter le droit légitime d'un gouvernement de publier des instructions relatives à une politique publique. Je n'irais pas aussi loin que lui.

[Text]

Certainly in terms of the point he makes about the powers of direction and review, he makes a perfectly valid case as the discussion has been presented. I have not spent much time on the non-radio communication, closed circuit programming aspects. I think we can all understand that there would be countless court cases in those areas. I think that is a point we take for granted.

The "They who hear decide" approach means that the existing legislation requires that all full-time commissioners decide every broadcast application, even if they were not present at the public hearing. That is a very legitimate concern. I am not trying to cause any problems for anyone when I say that the collegial approach makes more sense. As Mr. Colville states, the potential for balkanized decisions and putting an undue amount of power in the hands of the chairman is a perfectly valid argument.

The points he makes on employment equity speak for themselves. I intended to talk about that at some point because I know this is a matter which is of great concern to private broadcasters in particular.

I want to congratulate Mr. Colville. I think he has put it on the line and made some awfully good points in doing so. I think they are points which we have to consider very seriously.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, I see a little difference in our committee here and appearing before the CRTC, when you appear before the CRTC, the commissioners don't give you any idea as to which side they are going to vote and whether, after the hearing, your application will be approved. In our committee we have members saying which side they are on even before decisions are made.

**Senator Stewart:** Even before the hearing is held.

**Senator Bonnell:** That is right, even before there is a hearing. That is different from the way the CRTC has approached matters in the past.

**Senator Forrestall:** That is why I brought the other board approach in.

**Senator Bonnell:** I can say to my friend Senator Forrestall, who has served on the Pension Appeal Board, that veterans appearing before that board have the benefit of any doubt. However, on these CRTC boards the applicant does not necessarily have the benefit of the doubt.

What I do notice about this hearing is that we are the ones hearing the evidence tonight but we will not be making the final decision. We will have to make a recommendation to the Senate and it is the Senate, which did not hear the witnesses at all, that will make the final decision on what should happen to the bill.

It would seem that the system the CRTC had in the past would be a workable system. The way we work in Parliament is that our committees make recommendations and then the Senate as a whole, or Parliament as a whole, makes the final decision.

[Traduction]

Il a présenté des arguments tout à fait valables pour ce qui est des pouvoirs d'instruction et d'examen. Je ne me suis pas vraiment attaché aux communications autres que radiophoniques, les émissions à circuit fermé. Je pense que nous tenons tous pour acquis que dans ce domaine, il y aura d'innombrables poursuites judiciaires.

Si l'on se fonde sur le principe que «la décision devrait être prise par ceux qui ont entendu» il s'ensuit que la loi en vigueur exige que tous les commissaires à plein temps prennent part à la décision, même s'ils n'ont pas assisté à l'audience publique au cours de laquelle a été présentée la demande de licence. C'est un vrai problème. Je ne veux ennuyer personne, mais je pense qu'une démarche collégiale est plus appropriée. L'argument de M. Colville est tout à fait valable quand il dit que cela risque d'entraîner des décisions de balkanisation et d'accorder trop de pouvoirs au président.

Les arguments qu'il invoque relativement à l'équité en matière d'emploi n'ont pas besoin de justification. J'avais l'intention d'aborder moi-même la question, car je sais qu'elle préoccupe énormément les radiodiffuseurs privés, en particulier.

Permettez-moi de féliciter M. Colville. Je pense qu'il a bien présenté son affaire et a invoqué d'excellents arguments que nous devons, je pense, prendre très au sérieux.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, comparaître devant notre comité et comparaître devant le CRTC n'est pas tout à fait la même chose. Si vous comparez devant le CRTC, vous n'avez pas la moindre idée de la façon dont les commissaires vont voter et, une fois l'audience terminée, vous ne savez pas si votre demande va être agréée ou pas. Par contre, dans notre comité, il y a des membres qui déclarent ouvertement leur position avant même que la décision soit prise.

**Le sénateur Stewart:** Avant même que l'audience ait eu lieu.

**Le sénateur Bonnell:** Tout juste, avant même que l'audience ait eu lieu. Ce n'est pas la façon traditionnelle d'aborder la question pour le CRTC.

**Le sénateur Forrestall:** C'est pourquoi j'ai adopté la perspective de l'autre commission.

**Le sénateur Bonnell:** Je rappelle à mon ami le sénateur Forrestall que l'ancien combattant qui comparaît devant la Commission d'appel des pensions, dont il a lui-même été membre, se voit accorder le bénéfice du doute, ce qui n'est pas nécessairement le cas pour le demandeur qui comparaît devant le CRTC.

Ce qui me frappe en l'occurrence, c'est que nous allons entendre la demande ce soir, mais que la décision sera prise par quelqu'un d'autre. Nous devons présenter des recommandations au Sénat, et ce sont des sénateurs qui n'ont pas participé à l'audience qui décideront en fin de compte quoi faire du projet de loi.

On pourrait peut-être adopter l'ancien régime du CRTC. Au Parlement, nous avons des comités qui présentent des recommandations et, ensuite, le Sénat ou le Parlement, en comité plénier, rendent la décision définitive.

[Text]

I wanted to point out some of the differences in the way that things are done and to congratulate the new chairman on his job. When our man who is going across Canada with the Citizens' Forum on Canada's Future makes his recommendations, after telling stories and reading poetry to the people of the country, I hope that he will find a new job somewhere and not want to get the chairmanship of the CRTC back. I think the chairman we have now has a better view of what type of public broadcasting the people of the country prefer and want.

**The Chairman:** Following your analogy, Senator Bonnell, you would not have sent the entire Senate to Stephenville, Newfoundland, to look into the withdrawal of Air Canada service as you did to us, would you?

**Senator Bonnell:** No. We did that to you and we brought a recommendation back. The trouble is that Air Canada made the final decision, not the Government of Canada or the Senate.

**The Chairman:** Going back again, Mr. Colville, to the Regina and Saskatoon situation, you were dealing with economics when you went back there. You were not talking about programming and so on. There are a great many broadcasters in Montreal who are suffering some pain right now. In the last few days newspapers have been filled with such stories. There have been stories about Télémédia, CFCF, Quatre Saisons, and others. Apparently Mr. Pouliot was one of the major factors in suggesting to the Minister of Communications that there be a task force set up to look into the whole matter of the economics of television in Canada. As I understand it, this system in Canada, unlike the American system, was always based on a limited number of channels or frequencies being allocated, the assumption being that if there was an opportunity to prosper there would be an equal obligation to put something back into worthwhile programming.

When the Gerard Peters task force reports to the minister in March, how will those recommendations be filtered through? Will the minister say, "CRTC, please do something about these. Please implement policies to correct the situation. They are starving to death in Montreal and going out of business"? How will it work?

**Mr. Colville:** Under the current legislation there is no power for the minister or the government to direct the commission. Clearly, the commission and the Department of Communications ultimately have the same interest here in terms of providing an effective, strong Canadian broadcasting system. We support the efforts of the Gerard Peters Task Force. I appeared before it once, and the discussion was very much in support of that activity. We have talked to them about sharing research so that we can both better understand the problems that broadcasters, particularly in the Quebec market, are facing. As I said earlier, this is not just in the context of the current recession but in general in dealing with the problems of their marketplace.

When the task force reports we would clearly be taking a look at the report and recommendations that come out of it and respond to those in terms of how best we could implement certain of those, presuming that some of them may deal with

[Traduction]

Je voulais faire ressortir les différences de procédures et féliciter le nouveau président. J'espère que lorsque notre porte-parole qui se promène aux quatre coins du pays avec le Groupe de consultation des citoyens sur l'avenir du Canada en racontant des anecdotes et en lisant des poèmes à la population aura présenté ses recommandations, on lui trouvera un autre emploi et qu'il ne reviendra pas comme président du CRTC. Je pense que le nouveau président a une meilleure idée du genre d'émissions que souhaite la population canadienne.

**Le président:** Pour reprendre votre analogie, sénateur Bonnell, auriez-vous envoyé le Sénat au grand complet à Stephenville, à Terre-Neuve, pour voir pour quelles raisons Air Canada a abandonné son service?

**Le sénateur Bonnell:** Non. C'est ce qui est arrivé dans votre cas, et nous avons refait une recommandation. Le problème dans ce cas, c'est que la décision n'est pas prise par le gouvernement du Canada ni par le Sénat, mais par Air Canada.

**Le président:** J'aimerais revenir à la situation de Regina et de Saskatoon, monsieur Colville. Lors de la deuxième audience, vous vous êtes penchés sur l'aspect économique du problème et vous n'avez pas parlé d'émissions. Il y a un grand nombre de télédiffuseurs à Montréal qui sont actuellement en difficulté, et les journaux fourmillaient d'anecdotes de ce genre au cours des derniers jours. On a parlé de Télémédia, de CFCF, de Quatre Saisons, entre autres. Apparemment, M. Pouliot a joué un rôle déterminant lorsqu'il a suggéré au ministre des Communications de mettre sur pied un groupe d'étude qui serait chargé d'examiner la rentabilité de la télévision au Canada. Si j'ai bien compris, contrairement au système américain, nous accordons toujours un nombre limité de chaînes ou de fréquences, car nous partons du principe que si le réseau a la chance de s'épanouir, il devra réinvestir une partie de ses bénéfices dans la réalisation d'émissions valables.

Qu'advient-il des recommandations contenues dans le rapport du groupe d'étude de Gerard Peters lorsqu'elles seront présentées au ministre en mars prochain? Est-ce que le ministre dira au CRTC: «Faites donc quelque chose. Mettez en oeuvre des politiques pour redresser la situation. Il y a des stations qui périssent à Montréal et qui vont faire faillite.» Cela se fera comment?

**M. Colville:** La Loi en vigueur n'autorise ni le ministre ni le gouvernement à donner des ordres au conseil. Ce dernier a le même objectif que le ministère des Communications, soit établir un réseau de radiodiffusion canadien fort et efficace. Nous appuyons le groupe d'étude de Gerard Peters. J'ai eu l'occasion de comparaître devant ce groupe, et la discussion était bien encourageante. Nous avons parlé d'échanger nos travaux de recherche pour mieux comprendre les problèmes que connaissent les radiodiffuseurs, en particulier sur le marché québécois. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous nous intéressons à la question de façon générale, pas simplement à la lumière de la récession actuelle.

Lorsque le groupe d'étude présentera ses conclusions, nous aimerions avoir accès à ce rapport et aux recommandations qui en découleront pour suggérer la meilleure façon de mettre en oeuvre certaines d'entre elles, à supposer que certaines d'entre

[Text]

regulation for the particular aspects, constraints or what have you of the Quebec market. We would be tracking that.

Of course, there is no power now in the act for the minister to direct or order the commission to render a decision one way or another in response to that task force.

**The Chairman:** This is a task force that is set up by a minister of the Crown, who is a politician. He set up this task force to look around to see whether, and I hate to use the term, there was a level playing field, and to see if they were suffering any pain. Why? You say, quite properly, that as a result of this broad direction he set up the task force. We would then assume that you would cooperate with the department when the task force brings in its recommendations. As I understand it, there are only two federal agencies in Canada that have the power to make regulations without approval of the Governor in Council and the CRTC is one of them.

**Mr. Colville:** That is correct but perhaps I am missing your particular point.

**The Chairman:** I am talking about the power of direction. That is quite clearly an example of where the government has stepped in and constituted a task force and, eventually, the CRTC will have to handle their findings.

**Mr. Colville:** We will probably have to handle elements of it. I expect that the Gerard Peters Task Force will address issues that will go beyond CRTC regulations. For example, today we had a meeting with Telefilm to talk about Telefilm's activities in providing funding for independent production and its activities in Quebec. Some of the recommendations deal with funding. Gerard asked me, "If you could characterize the problems facing production in Canada today, what would you say they were?" I responded with one word, "Money." We need more money to get into Canadian production and to improve the quality and quantity of Canadian-produced programs on television. We have to come up with schemes that will allow more effective utilization of money by television stations. Some of that can be dealt with through CRTC regulations but other schemes outside our purview will address this matter. I expect the Gerard Peters Task Force will address those matters. I do not think it is merely a question of the minister setting up a task force to come to grips with a directive which would ultimately come back to the commission.

I want to reiterate that we have no problem with this power of direction.

**Senator Davey:** It is the combinations you are troubled with, is it not?

**Mr. Colville:** Yes.

**Senator Davey:** We have spent a good deal of time talking about the suffering of Montreal broadcasters. There are exceptions which prove the rule that private broadcasters have had a pretty good run. It seems to me that private broadcasters have come before the CRTC time and time again and have made promise after promise and the CRTC, under various chairmen,

[Traduction]

elles porteront sur la réglementation de ces aspects particuliers, de ces contraintes qui existent sur le marché québécois. Nous allons garder l'œil ouvert.

Bien entendu, la loi ne permet pas actuellement au ministre de dire au conseil ce qu'il doit faire des recommandations de ce groupe d'étude.

**Le président:** Ce groupe d'étude a été mis sur pied par un ministre, autrement dit un homme politique. Il a créé ce groupe pour s'assurer que les règles du jeu étaient équitables—j'abomine l'expression—et pour voir si certains étaient en difficulté. Pour quelles raisons? Vous avez raison de dire que le groupe d'étude a été créé dans le cadre de cette orientation générale. Nous partons donc du principe que vous allez collaborer avec le ministère lorsque le groupe d'étude présentera ses recommandations. Si j'ai bien compris, il existe seulement deux organismes fédéraux au Canada qui peuvent adopter des règlements sans passer par le gouverneur en conseil, et le CRTC est un de ceux-là.

**M. Colville:** C'est juste, mais je ne vois pas où vous voulez en venir.

**Le président:** Je parlais du pouvoir d'instruction. Il est évident que dans ce cas-ci, le gouvernement est intervenu et a mis sur pied un groupe d'étude dont le CRTC devra en fin de compte étudier les recommandations.

**M. Colville:** En partie, probablement. Je pense que le groupe d'étude de Gerard Peters s'intéressera à des questions qui dépassent les règlements du CRTC. Nous avons eu aujourd'hui par exemple une rencontre avec Téléfilm pour discuter des activités de cette dernière relativement au financement de productions indépendantes et de ses activités au Québec. Une partie des recommandations portent sur le financement. Gerard m'a demandé: «Si l'on vous demandait quels sont les principaux problèmes de réalisation au Canada aujourd'hui, que répondriez-vous?» J'ai répondu un seul mot: «L'argent.» Pour réaliser des émissions canadiennes et améliorer la qualité et la quantité d'émissions télévisées réalisées au Canada, il nous faut un plus gros budget. Il faut que les stations de télévision utilisent l'argent d'une façon plus efficace. Les règlements du CRTC peuvent régler en partie ce problème, mais il faudra aussi d'autres programmes qui ne dépendent pas de nous. Je pense que le groupe d'étude de Gerard Peters se penchera sur ces questions. Je ne pense pas que le ministre ait créé ce groupe d'étude simplement pour une question de directive qui en fin de compte, sera renvoyée devant le conseil.

Ce pouvoir d'instruction ne nous inquiète pas, je le répète.

**Le sénateur Davey:** Ce qui vous inquiète, c'est la combinaison de pouvoirs, n'est-ce pas?

**M. Colville:** Oui.

**Le sénateur Davey:** Nous avons longuement parlé des problèmes des radiodiffuseurs montréalais. On dit que les radiodiffuseurs privés s'en tirent très bien, mais ils sont l'exception qui confirme la règle. J'ai l'impression que chaque fois que les radiodiffuseurs privés comparaissent devant le CRTC, quel que soit le président, ils renouvellent des promesses qu'ils ne tiennent pas, et tout cela sans représailles.

[Text]

for whatever reason, has consistently allowed private broadcasters to get off the hook.

I would like to read a quotation and I would hope that the Chairman of the CRTC will respond to it. It says here that in all its years of regulating private broadcasting, the CRTC has never revoked a television licence, nor has it considered competing bids for licences at the time of renewal. The private broadcasters have merely assumed that they could endure periodic slaps on the wrist while making the minimum commitment to Canadian programming.

I believe that to be an accurate assessment and I found it in a column in the *Globe and Mail*, written by Jeffrey Simpson, who I think is a reliable journalist.

**Senator Stewart:** Some of the time.

**Senator Davey:** Point made. I think that statement stands. Is there going to be some sort of a new deal in which broadcasters, private and otherwise, will be made to live up to their promises, because, frankly, that simply has not happened in the past.

**Mr. Colville:** I am not sure how old that newspaper clipping is but I know that statement has been made by Mr. Simpson and others in the past. I suppose that if one were even a casual observer of the Canadian broadcasting system over the past number of years one would probably acknowledge that for the most part that was the case. The economics of broadcasting always dictated that it was cheaper to buy the program *Dallas* for \$100,000 and to sell \$500,000 worth of advertising when the program cost \$1.2 million to produce. No one was going to produce a *Dallas* in Canada because it just would not pay. If you spend \$1.2 million you might sell \$100,000 or even \$300,000 of advertising but you would still lose \$700,000 on the programming.

At best, it has been difficult for the commission to try to deal with that fact of economic reality over the past number of years. However, in the past couple of years we have seen progress made, partly through commission regulation and partly through broadcasters finally starting to realize that if they want to make a foothold in this Canadian broadcasting marketplace they better start producing some good quality Canadian programs, otherwise we will get to the stage when we are simply deluged with American network programs coming through new satellite systems or small antennas that anyone can stick in a window, and they will be just blown away.

CTV is a good example of what is happening now with their good quality, prime-time programs like *Neon Rider* and *ENG* and similar programs that are now getting good audiences and they are able to market in the United States.

I think that is partly to do with CRTC regulation which has come in the past couple of years. I think the CRTC has bared its teeth in terms of some of these broadcasters. It is partly a matter of the broadcasters realizing that if they are going to be effective in the marketplace they will have to produce good quality Canadian programming.

I am confident that trend will continue. In fact, we saw that today with Telefilm in the presentations we had with them.

[Traduction]

Permettez-moi de vous lire une citation, et j'espère que le président du CRTC me fera part de sa réaction. Je lis que depuis le temps que le CRTC réglemente la radiodiffusion privée, aucune licence de télévision n'a été révoquée et, lors des demandes de renouvellement de licences, on n'a jamais entendu des demandes de compétiteurs. Les radiodiffuseurs privés s'imaginent qu'en s'engageant à réaliser un minimum d'émissions canadiennes, tout ce qui leur arrivera, ce sera de se faire cogner de temps en temps sur les doigts.

Je pense que c'est une excellente mise au point. J'ai trouvé cette citation dans le *Globe and Mail*, sous la plume de Jeffrey Simpson, qui est un journaliste sérieux, je pense.

**Le sénateur Stewart:** Pas toujours.

**Le sénateur Davey:** Entendu. Je pense que c'est encore le cas. Est-ce qu'on va nous offrir une sorte de «new deal» en vertu duquel les radiodiffuseurs, privés ou non, seront obligés de respecter leurs promesses, ce qui ne s'est jamais fait jusqu'à présent?

**M. Colville:** Je ne sais pas à quand remonte votre article, mais je sais que c'est une description qui a été déjà donnée par M. Simpson, entre autres. Quelqu'un qui se serait contenté de regarder de temps à autre les émissions canadiennes depuis quelques années reconnaîtrait probablement que l'observation est assez juste. C'est plus rentable de payer 100 000 \$ pour acheter une émission comme *Dallas* et de vendre pour 500 000 \$ de messages publicitaires, quand la réalisation de l'émission se chiffre à 1,2 million de dollars. Personne ne va réaliser une émission comme *Dallas* au Canada, parce que ce n'est pas rentable. La réalisation vous coûte 1,2 million de dollars, et vous vendez de 100 000 \$ à 300 000 \$ de publicité, ce qui vous laisse une perte de 700 000 \$.

C'est là une réalité économique que le conseil ne semble pas vraiment comprendre. Depuis quelques années, toutefois, il y a eu des progrès réalisés, en partie grâce aux règlements du conseil, en partie grâce aux radiodiffuseurs, qui se sont finalement rendu compte que pour pénétrer le marché canadien, il fallait commencer à réaliser de bonnes émissions canadiennes, sinon le jour arrivera où nous serons inondés d'émissions américaines acheminées par les nouveaux satellites ou petites antennes que l'on place dans les fenêtres, et ce sera la fin pour eux.

CTV a prouvé que l'on pouvait réaliser des émissions de qualité qui passent aux heures de pointe, comme *Neon Rider* et *ENG* et d'autres émissions semblables qui ont une bonne cote d'écoute et qui arrivent à se vendre aux États-Unis.

Je pense que c'est arrivé en partie grâce aux règlements adoptés depuis quelques années par le CRTC. Je pense que le CRTC s'est finalement décidé à montrer les dents à certains de ces radiodiffuseurs. Je pense aussi que les radiodiffuseurs eux-mêmes se sont rendu compte qu'il était nécessaire pour leur survie de réaliser des émissions canadiennes de qualité.

Je suis convaincu que cette tendance va s'affirmer. De fait, nous l'avons constaté aujourd'hui lors de notre rencontre avec

## [Text]

They presented a number of statistics to us that they had derived from work with the CBC demonstrating the growth in Canadian programs, not just in hours of television but growth in terms of audiences watching it.

I think that newspaper article is a little out of date.

**Senator Davey:** It may be marginally out of date. Mr. Simpson writes this column every two years. I accept the point you make but I think the changes are driven more by technology than by altruism. Is that a fair statement?

**Mr. Colville:** Absolutely. Every businessman's bottom line is that he has to make a buck.

**Senator Davey:** I don't have the statistics here but a recent issue of *Marketing* indicates that the revenue of private broadcasters is quite remarkable. It has been a pretty good run for these guys.

**Senator Atkins:** Can you make that as a general statement or is it true in some instances and not in others? It all depends on the marketplace.

**Senator Davey:** We know that the smaller stations are having a tougher time but the bigger stations are making bigger profits than ever. I know that there is a recession and there are problems in Montreal but, by and large, these guys have had licences to print money, and that is a fact. I am not a New Democrat. I accept this but I think that too often private broadcasters have taken too much out of the community and brought too little back in.

As I said before, if you talk to a newspaper journalist he won't immediately talk about the market, but if you talk to a broadcaster, he will immediately talk about his market. I think private broadcasters have a lot to answer for and that is obviously beginning to happen. I am interested in the pan-Canadian educational television network and I wonder what the attitude of the CRTC would be towards that.

**Mr. Colville:** I could probably comment on that better if I were wearing the hat I was wearing three months ago. I don't think the CRTC has a particular view on the pan-Canadian educational network. From the point of view of a semi-formal educational, instructional television network, I would be very surprised if the provinces decided to get together to do that because they all have their own particular mandates and objectives that they are trying to achieve. They all have their own problems with budgets as well. My guess is that we will see a number of provinces trying to use the communication-information technology in different ways.

Personally, I am not convinced that broadcasting as a form of educational television is particularly useful for formal, instructional education. It is good for a generalized kind of information dissemination but, in terms of instruction, I do not think that broadcasting television is particularly useful for that. We have looked at systems in England and elsewhere in Europe and they have discovered that it is not particularly effective as a teaching tool.

**The Chairman:** That is a very interesting point. Obviously, you have had conversations with Bernard Ostry of TV Ontario.

## [Traduction]

Telefilm, qui nous a présenté un certain nombre de statistiques établies en collaboration avec Radio-Canada qui montrent l'essor pris par les émissions canadiennes, pas simplement au plan du nombre d'heures d'écoute, mais au plan de l'auditoire.

Je pense que l'article cité est un peu dépassé.

**Le sénateur Davey:** Marginalement, peut-être. M. Simpson fait le point tous les deux ans. J'accepte votre argument, mais je pense que les changements ont été motivés davantage par la technologie que par une manifestation d'altruisme, vous ne croyez pas?

**M. Colville:** Certainement. En fin de compte, ce qui intéresse tout homme d'affaires, c'est de faire de l'argent.

**Le sénateur Davey:** Je n'ai pas les statistiques sous les yeux, mais j'ai lu dans un numéro récent de *Marketing* que les recettes des radiodiffuseurs privés étaient remarquables. Ces gars-là exploitent un bon filon.

**Le sénateur Atkins:** Est-ce que c'est vrai pour tous, ou est-ce que c'est vrai dans certains cas, mais pas dans d'autres? Cela dépend du marché.

**Le sénateur Davey:** Nous savons que les petites stations ont plus de difficulté que les grosses, dont les profits continuent d'augmenter. Je sais que nous sommes en période de récession et que les radiodiffuseurs montréalais ont des difficultés, mais, dans l'ensemble, ces gars-là sont tombés sur une poule aux œufs d'or. Je ne suis pas néo-démocrate. J'accepte cet état de choses, mais je pense tout de même que les radiodiffuseurs privés font trop souvent leur beurre sans donner grand-chose en retour à la communauté.

Comme je l'ai dit, quand vous vous adressez à un journaliste, il ne vous parle pas immédiatement du marché, contrairement à un radiodiffuseur. Je pense que les radiodiffuseurs privés ont des responsabilités et, de toute évidence, ils commencent à les remplir. Le réseau éducatif pan-canadien m'intéresse, et j'aimerais savoir ce qu'en pense le CRTC.

**M. Colville:** Je serais probablement mieux en mesure de vous répondre si je portais le même chapeau qu'il y a trois mois. Je ne pense pas que le CRTC ait une opinion particulière relativement à ce réseau éducatif pan-canadien. Je serais fort surpris que les provinces décident de collaborer à la création d'un réseau de télévision éducatif semi-officiel, car elles ont toutes leurs propres mandats et leurs propres objectifs. Elles ont également leurs propres problèmes budgétaires. Ce qui arrivera, je pense, c'est qu'un certain nombre de provinces utiliseront cette technologie de communication et d'information de différentes façons.

Personnellement, je ne suis pas convaincu que la radiodiffusion ait vraiment un rôle à jouer en matière d'éducation officielle. C'est une bonne façon de diffuser les informations de type général, mais ce n'est pas très utile pour des études en bonne et due forme. Nous avons étudié les systèmes utilisés en Grande-Bretagne et dans d'autres pays d'Europe, où les gens se sont aperçus que ce n'était pas un moyen didactique particulièrement efficace.

**Le président:** Ce que vous dites est fort intéressant. De toute évidence, vous avez bavardé avec Bernard Ostry, de TV Onta-

[Text]

The rationale for his proposition makes an enormous amount of sense. It is that, with the Free Trade Agreement and with the layoffs, retraining programs dealing with skills and learning would be useful to have on a speciality channel. The educational definition could be broadened to accommodate retraining and skills. The show could illustrate where one would go to be retrained and so on. We spend millions of dollars on paper and a lot of money on channels which, frankly, I do not think are worth a damn. I think a skills and learning channel would at this point in time in Canada be a Godsend. Why can't Bernard Ostry get that off the ground?

**Mr. Colville:** Bernard Ostry has not come to the commission and asked the commission to license any kind of a skills and learning channel. There is nothing definitional preventing him coming before us to do that. We would certainly hear him.

**The Chairman:** Has he discussed it with you?

**Mr. Colville:** He has certainly not discussed it with me and I am not aware that he has discussed it with the commission. Let me give you an example. I know that years ago cable operators in Nova Scotia approached the Nova Scotian government asking whether we would have any problem with the cable operators chosen to carry TVO services in Nova Scotia. Our attitude was that we did not have any problem provided that the cable operators had the appropriate rights for the programming. If they wanted to go for TV Ontario-type programming, and it was entertaining programming and Nova Scotians wanted to watch it, then we would still want to do that. We do not think TVO satisfies some educational mandate for the Nova Scotian government.

The value of television as an education tool has been touted since television was invented. As I said to Senator Davey, I am not convinced of that and have not seen much evidence to support that.

**Senator Stewart:** That would be like trying to teach people to play football by putting them in the bleachers.

**Senator Forrestall:** I disagree with that. Did not the province look at part of the UIC funding for that area?

You surprise me, because I thought funding for TV Ontario came out of that. Did we not look at that?

**Mr. Colville:** Do not misunderstand me. I am not saying that video programming is not of some value in enhancing the education process.

**Senator Forrestall:** Senator Stewart said that, not you.

**Mr. Colville:** I think that video programming can be useful in enhancing the educational process. I am not convinced a broadcasting channel that would be structured uniformly across the country would be particularly useful as a teaching tool.

**Senator Forrestall:** I agree with that.

**Senator Atkins:** I certainly do not underestimate the power of television. I think we have seen how it does influence people. Does the CRTC have any concern about violence on televi-

[Traduction]

rio. Sa proposition est basée sur une logique irréfutable, soit qu'en raison de l'Accord de libre-échange et des mises à pied qui ont suivi, il serait utile d'avoir un réseau consacré à des émissions de recyclage et d'apprentissage. On pourrait élargir la définition de réseau éducatif pour englober ces activités. L'émission pourrait indiquer où les gens peuvent se recycler et acquérir de nouvelles compétences. On donne des millions de dollars à des chaînes qui, franchement, ne valent pas tripette. Je pense que l'idée d'un réseau d'apprentissage à ce moment-ci est géniale. Pourquoi Bernard Ostry n'arrive-t-il pas à faire démarrer ce projet?

**M. Colville:** Bernard Ostry ne s'est pas adressé au conseil. Il ne lui a pas demandé une licence pour créer une telle chaîne. Il n'y a rien qui l'empêche de le faire. Nous sommes prêts à l'entendre.

**Le président:** En a-t-il discuté avec vous?

**M. Colville:** Il n'en a pas discuté avec moi personnellement et, autant que je sache, il n'en a pas discuté non plus avec le conseil. Je vous donne un exemple. Je sais qu'il y a des années, les câblodistributeurs de la Nouvelle-Écosse se sont adressés au gouvernement de la province pour savoir si nous aurions des objections à les autoriser à diffuser deux services en Nouvelle-Écosse. Nous n'avions aucune objection, à condition que ces câblodistributeurs aient le droit de réaliser ces émissions. S'ils souhaitaient réaliser des émissions du genre de celles réalisées par TV Ontario, soit des émissions récréatives que les Néo-écossais souhaitent regarder, pas de difficulté. Nous ne pensons pas que TVO remplit un mandat éducatif pour le compte du gouvernement de la Nouvelle-Écosse.

Depuis la création de la télévision, on la vante comme outil didactique. Comme je l'ai dit au sénateur Davey, je ne suis pas convaincu qu'elle présente cet avantage, et il n'y a pas vraiment de preuves à l'appui.

**Le sénateur Stewart:** C'est comme si on apprenait aux gens à jouer au football en les installant dans les gradins.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne suis pas d'accord là-dessus. Est-ce que la province n'a pas envisagé de financer ces émissions en partie en se servant des fonds de l'assurance-chômage?

Vous me surprenez, car je pensais que TV Ontario avait été financée ainsi. N'a-t-on pas étudié la question?

**M. Colville:** Ne vous méprenez pas. Je n'ai pas dit que les émissions vidéo n'avaient aucune valeur culturelle.

**Le sénateur Forrestall:** Ce n'est pas vous qui l'avez dit, c'est le sénateur Stewart.

**M. Colville:** Je pense que les émissions vidéo peuvent rehausser le processus éducatif. Par contre, je ne suis pas convaincu qu'une chaîne de radiodiffusion uniforme d'un bout à l'autre du pays soit un outil didactique particulièrement utile.

**Le sénateur Forrestall:** Je suis d'accord avec vous.

**Le sénateur Atkins:** Je suis loin de sous-estimer l'importance de la télévision. Je pense que nous avons constaté à quel point elle influence les gens. Est-ce que le CRTC s'inquiète de la vio-

[Text]

sion? In terms of its review of licences, does it in any way express this concern?

This is something I raised when I sponsored the bill in the Senate in response to Senator Davey, who talked about Judy LaMarsh. That reminded me of the LaMarsh Commission and the task force that was instituted in Ontario in the 1970s. I think some of the findings of that report were staggering. Does the CRTC, in any way, reflect on these concerns in terms of programming?

**Mr. Colville:** I think it is fair to say that the CRTC does have concerns about violence and other influences of television on society. Certainly since I have been at the commission the issue has not been specifically addressed, although the commission has looked at a number of studies that have addressed the question of violence on television. We expect to see reports that look at the connection between violence on television and violence in society.

**Senator Atkins:** There is some awareness of programming in that some shows are scheduled for the evening as opposed to the day. The same applies to commercials. I do not know how far you can go in terms of regulating the content of programs and determining what is violent and what is not violent.

**Mr. Colville:** That raises a difficult question. You are broaching the question of, in effect, censorship and to what extent the commission can regulate the content of programming. That is a delicate issue. A number of years ago when Pay Television licensees first began telecasting, there was concern about classification of some programs. The television licensees adopted a code to classify, if you will, various types of programs.

**Senator Atkins:** How does the CRTC view the bill? Is this bill being given top priority by the commission in the administration of the commission? Are your concerns critical to the bill's passage?

**Mr. Colville:** As I said at the outset of my presentation, the CRTC has operated effectively under the current legislation, and likely could continue to operate for some time, although there certainly have been some problems with the changing technology.

I think one of the key areas that would probably drive us to want to make some change to our process is the expanded jurisdiction into telecommunications, which brings about broader responsibilities. That spans the country on that side of the business now. On balance, we have not had major problems with the current legislation, although there have been problems from time to time.

Having said that, we can certainly live with the new legislation. We have raised our concerns. If we had our druthers, we would rather see a few of these changes, but we can live with whatever the government chooses to do, and we will ensure that the commission effectively and efficiently operates within the new regime.

**Senator Davey:** I should like to ask about performance incentives. I am not clear whether they are in or out, and I do not understand what they are.

[Traduction]

lence que l'on voit à la télévision? Est-ce qu'il en tient compte lorsqu'il s'agit de renouveler des licences?

J'ai soulevé ce point lorsque j'ai parrainé le projet de loi au Sénat en réponse au sénateur Davey, qui nous parlait de Judy LaMarsh. Cela m'a remis en mémoire la Commission LaMarsh et le groupe d'étude créé en Ontario dans les années 70, dont certaines des conclusions étaient époustouflantes. Est-ce que le CRTC tient compte de ces préoccupations lorsqu'il s'agit des émissions?

**M. Colville:** Je ne pense pas que le CRTC s'inquiète de la violence ni des autres façons dont la télévision influence la société. Depuis que je travaille pour le conseil, la question n'a pas vraiment été abordée, même si le conseil s'est penché sur un certain nombre d'études consacrées aux manifestations de violence à la télévision. Il y aura probablement des rapports qui seront publiés sur les liens qui existent entre la violence à la télévision et la violence au sein de la société.

**Le sénateur Atkins:** On en tient compte tout de même, en ce sens que certaines émissions sont diffusées de nuit plutôt que de jour, et il en va de même des messages publicitaires. Je ne sais pas dans quelle mesure il est possible de réglementer le contenu des émissions et de décider quelle sont les émissions violentes.

**M. Colville:** C'est un problème difficile. Vous soulevez ainsi la question de la censure, à savoir dans quelle mesure le conseil peut réglementer la teneur des émissions. C'est un problème épineux. Il y a un certain nombre d'années, lorsqu'on a accordé les premières licences de télévision payante, on s'est intéressé à la classification de certaines émissions. Les nouveaux titulaires de permis avaient en effet adopté une sorte de code de classification de divers types d'émissions.

**Le sénateur Atkins:** Que pense le CRTC de ce projet de loi? Est-ce que le conseil entend suivre ce projet de loi à la lettre en matière d'administration? Est-ce que vos préoccupations mettent en péril l'adoption du projet de loi?

**M. Colville:** Comme je l'ai dit au début de mon exposé, la loi en vigueur n'a jamais posé de problème pour le CRTC et n'en posera probablement pas pour quelque temps encore, même si la nouvelle technologie présente pour nous certaines difficultés.

Je pense que l'une des choses principales qui nous porteraient à changer notre procédure, ce serait un élargissement des compétences dans les télécommunications qui entraînerait de plus grosses responsabilités. Dans l'ensemble, en dépit de difficultés périodiques, l'application de la loi en vigueur ne nous cause pas de grosses difficultés.

Cela dit, le nouveau projet de loi est tout à fait acceptable. Nous avons soulevé nos préoccupations. Si l'on avait le choix, on aimerait voir adopter certains de ces changements, mais quelle que soit la décision du gouvernement, elle sera acceptable, et nous ferons en sorte que le conseil s'adapte efficacement au nouveau régime.

**Le sénateur Davey:** J'aimerais parler des incitations au rendement. Je ne sais pas au juste de quoi il s'agit, et je ne sais pas si on a décidé de les adopter ou pas.

[Text]

**Mr. Colville:** I am not sure whether they are in or out either. My sense of it is that the industry, for the most part, is probably unduly alarmed about performance incentives. It is fair to say that the commission has been able to impose performance incentives in any event, either through conditions of licence on specific applications, or with respect to benefits packages requested through share transfers or sales of enterprises. One could characterize those, in a sense, as performance incentives.

**Senator Davey:** The first draft of the bill had quite an elaborate plan for performance incentives. The minister was in favour of them, as I recall. I am not sure whether they have been dropped or not.

**Mr. Colville:** I am advised that performance incentives are not in the bill.

Part of the problem is that when the original bill was drafted and the performance incentive scheme was being put forward, an example of what a performance incentive scheme would look like was put in the briefing notes, and people seized on that and were concerned about it.

**Senator Davey:** They were terrified.

**Mr. Colville:** Yes, with some legitimacy.

**The Chairman:** Who dreamt up the idea of employment opportunities?

**Mr. Colville:** I will ask Mr. Bélisle to comment on the performance incentives.

**Mr. Bélisle:** That is found under the regulation respecting licence fees, clause 11(2) of the bill, where it says that the commission is given the possibility that if it does go to an incentive performance scheme it has the ability under the new bill to impose licence fees. That is all the bill contains in terms of performance fees. If the commission in the future goes to performance schemes, the commission is given the power to impose licence fees.

**Mr. Colville:** I am not sure I understood the rest of the question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I was referring to the fear that you will be put into the position of being a manager of any operation having more than 100 employees with regard to employment opportunities, and so forth. You have said that you are terrified that you will be involved in a new scheme. You mentioned human rights. Have you talked to anybody about that?

**Mr. Colville:** This issue was raised in the past in the other place. Of course, I have not spoken to others in my short term at the commission.

**Mr. Sherman:** We raised this with the previous chairman. We feel that the commission's basic position is that it could find itself in a very undesirable conflict with other agencies responsible for the objectives in the employment equity field. Our mandate is the development and reinforcement of a strong and healthy Canadian broadcasting system.

The objectives of employment equity, while certainly laudable and certainly supported by the commission in an unofficial way, seem to us to fall outside the mandate of our responsibilities. We could find ourselves in the position where the Canadian Human Rights Commission, or other bodies with

[Traduction]

**M. Colville:** Moi non plus. Je pense que dans l'ensemble, les radiodiffuseurs s'inquiètent à tort de ces incitations au rendement. Le conseil a toujours été en mesure d'imposer certaines incitations au rendement, soit en imposant des conditions particulières à l'obtention d'une licence, soit dans le cadre des modalités requises lors de transferts d'actions ou de ventes d'entreprises. En un sens, il s'agit là d'incitations au rendement.

**Le sénateur Davey:** L'avant-projet de loi contenait un plan détaillé d'incitations au rendement et, si je me souviens bien, le ministre y était favorable. Je me demande si on y a renoncé.

**M. Colville:** On me signale que ces incitations au rendement ne figurent pas dans le projet de loi.

Le problème tient en partie au fait que lorsqu'on a rédigé le premier projet de loi et qu'on a proposé un régime d'incitations au rendement, on a inclus dans les notes de synthèse un exemple de ces incitations, et les gens se sont inquiétés.

**Le sénateur Davey:** Ils étaient terrifiés.

**M. Colville:** Oui, avec une certaine légitimité.

**Le président:** Qui a eu cette idée de stimuler l'emploi?

**M. Colville:** Je vais demander à M. Bélisle de vous parler de la réalisation des objectifs fixés par le conseil.

**M. Bélisle:** Vous trouverez cela dans l'article 11(2) du projet de loi, qui porte sur les droits de licence. Si le conseil décide de mettre en place un programme de réalisation de ces objectifs, la nouvelle loi l'autorise à imposer des droits de licence. Si le conseil décidait un jour de mettre en place un tel système, il aurait le pouvoir d'imposer des droits de licence.

**M. Colville:** Monsieur le président, je ne sais pas si j'ai bien compris le reste de la question.

**Le président:** Vous craignez d'être appelé à administrer n'importe quel service qui a plus de 100 employés, du moins en ce qui concerne la stimulation de l'emploi, etc. Vous dites que vous êtes terrifié à l'idée d'être engagé dans un nouveau système. Vous avez mentionné les droits de la personne. En avez-vous déjà parlé avec quelqu'un?

**M. Colville:** C'est une question qui a été soulevée à l'autre endroit. Bien sûr, je n'en ai pas parlé à d'autres depuis que je suis au conseil, car c'est très récent.

**M. Sherman:** Nous avons discuté de cela avec l'ancien président. Nous craignons que le conseil ne se trouve dans une position très difficile, qu'il ne se heurte à un conflit avec les autres organismes responsables des objectifs d'équité en matière d'emploi. Pour notre part, nous sommes là pour élaborer et renforcer un système de radiodiffusion canadien solide.

Les objectifs de l'équité en matière d'emploi sont louables et, officiellement, le conseil souscrit à ces objectifs, mais il nous semble tout de même qu'ils dépassent le cadre de nos responsabilités. Nous pourrions nous trouver forcés de partager le territoire avec la Commission canadienne des droits de la personne

[Text]

responsibility in that area, and the CRTC were divvying up territory, which in our view is undesirable.

**The Chairman:** In the old days applicants were asked what they were going to do for senior citizens, and they had to respond. That was always brought up at licence renewal hearings.

**Mr. Sherman:** We still ask similar questions at licence renewals hearings and application hearings. We ask what the applicant is going to do for young people and how they intend to address the crumbling values of our society.

Senator Atkins alluded to a particular area in that respect, but employment equity verges so much in the area of management and hiring and administration of the licensee of a broadcasting undertaking that it troubles the commission.

We have bent over backwards, in hearing after hearing and issue after issue in the time I have been at the commission, to avoid meddling in the management of broadcasting or cable operation. We think that is thin ice to skate on because it gets into that area. But as far as society's values in other areas that can be addressed through programming are concerned, I agree with what you say, Mr. Chairman, and we still ask licensees to address all of those issues.

**Mr. Colville:** I want to underscore that our concern about employment equity has two focuses, one is programming, which the commission has general responsibility for, although we have not got into the specific area of content. Certainly this act addresses the question of the reflection of various linguistic cultural minority groups in programming, and rightly so. Our concern is about the managerial aspect, asking us to look at the managerial operations of a broadcasting undertaking in terms of its hiring practices and that sort of thing. We do not believe that is an appropriate responsibility for the CRTC.

**Senator Forrestall:** You do not object to it?

**Mr. Colville:** We do not object to it. We just do not think we should be the ones to do it.

**Senator Forrestall:** That was the question raised by a colleague earlier today with the CBC. Programming in the public broadcasting sector in recent years has certainly improved with respect to visible minorities. There is no question about that, and it has been aided and abetted by the attitude of your board, sir. But I felt that the questions that were asked today were inadequately answered by the CBC and it disappointed me to hear you say what you said.

I am sure you have the competency to work out consistency in decision making and that kind of process. But surely you must be aware of visible minorities and that must be a factor in the decision-making process. Although there was a defence, I felt badly about the CBC. On reflection, I felt sort of down because we are not doing the things we should be doing.

**Mr. Colville:** Senator, I want to underscore one thing again: We are concerned about two different things here. One is programming and access. The commission, for example, has been

[Traduction]

et d'autres organismes responsables de ces questions, situation qui nous semble peu souhaitable.

**Le président:** Jadis, on demandait aux candidats ce qu'ils avaient l'intention de faire pour les citoyens âgés, et il fallait qu'ils répondent. C'est une question qui était toujours posée lors des audiences de renouvellement de licence.

**M. Sherman:** Nous continuons à poser des questions de ce genre lors des audiences de demande de licence et de renouvellement. Nous demandons au requérant ce qu'il a l'intention de faire pour les jeunes, et comment il a l'intention de chercher à consolider les valeurs menacées de notre société.

Le sénateur Atkins a parlé d'un aspect de la question, mais l'équité en matière d'emploi relève tellement de l'administration, de l'embauche et de l'administration des licences lorsqu'il s'agit de radiodiffusion que cela inquiète le conseil.

Audience après audience, nous avons fait l'impossible depuis que je suis au conseil pour éviter de nous ingérer dans les affaires administratives des radiodiffuseurs ou des sociétés de câblodiffusion. À notre avis, c'est un terrain assez dangereux. Mais dans la mesure où les valeurs de la société peuvent être défendues grâce à une certaine programmation, je suis d'accord avec ce que vous dites, monsieur le président, et nous continuons à poser des questions aux requérants sur ces sujets-là.

**M. Colville:** Je précise que dans le cadre de l'équité en matière d'emploi nous avons deux préoccupations et en particulier la programmation dans le conseil est responsable d'une façon générale sans toutefois entrer dans les détails du contenu. En tout cas, cette loi s'intéresse à juste titre à la présence de divers groupes culturels et linguistiques minoritaires dans la programmation. Ce qui nous inquiète, c'est l'aspect administratif, la possibilité que nous ayons à examiner l'administration d'une entreprise de radiodiffusion en tenant compte de ses pratiques d'embauche, etc. Nous considérons que cela ne relève pas des responsabilités du CRTC.

**Le sénateur Forrestall:** Vous ne vous y opposez pas?

**M. Colville:** Non, mais nous jugeons que ce n'est pas à nous de le faire.

**Le sénateur Forrestall:** C'est une question qu'un collègue a posée plus tôt au sujet de Radio Canada. Depuis quelques années, la programmation du secteur de la radiodiffusion publique a connu des améliorations en ce qui concerne les minorités visibles, cela ne fait pas de doute, et je dois reconnaître que l'attitude de votre conseil y a beaucoup contribué. J'ai eu l'impression que les réponses de Radio Canada aux questions qui ont été posées aujourd'hui étaient insuffisantes, et ce que vous avez dit, monsieur, m'a déçu.

Je suis certain qu'il vous appartient d'intervenir régulièrement dans le processus décisionnaire, entre autres choses. Mais vous ne devez pas oublier les minorités visibles qui doivent être un facteur de ce processus décisionnaire. À la réflexion, je suis assez découragé de constater que nous ne faisons pas ce qui devrait être fait.

**M. Colville:** Monsieur, je tiens à répéter une chose: nous avons ici deux motifs de préoccupation, et pour commencer, la programmation et l'accès. Par exemple, le conseil s'est inté-

[Text]

concerned about access by hearing impaired people to program services. Our concern is really the question of getting into the hiring practices of businesses, not in the reflection of various linguistic and cultural groups on our broadcasts.

**Senator Forrestall:** Don't be too timid in that area. I think that yours is an influential body and you can do a lot of good. You are right in not wanting to take the lead, but I think you should be involved in it. It is important that the industry understand clearly that this is an important facet of their right to enjoy an enormous privilege.

**Mr. Colville:** And our concern is that for those undertakings over 100 employees, they are going to be responding not just to us but to the Human Rights Commission and the Department of Employment and Immigration in terms of the policing of it.

If I were a broadcaster I would be wondering which master I was supposed to be responding to in terms of dealing with this particular issue. We think that by telling us to get into this, it is just muddling the situation.

**Senator Forrestall:** I think you are also into it, but you should not be timid about it. It is not the visible minorities, it is the whole range of the capacity to communicate. If there is something important about national unity, it is the capacity for blind people, for example, to communicate.

**Mr. Sherman:** In fact, senator, in the last TV network licensing renewal hearings, particularly the CBC renewal hearing, there was a great deal of emphasis placed in discussion, in questions and answers between members of the commission's panel and the network representatives appearing in front of us, on this very subject, particularly the subject of representation of visible minorities.

We do raise it consistently. We do exert as much moral suasion as we can in that area and we will continue to do that. To go further to get into the actual hiring practices is something we have been reluctant to do.

**The Chairman:** I did not want to spend too much time on this, but as to the broadcasting policy for Canada, the bill states: "The Canadian Broadcasting System should," one, two and three. It then goes on to say that through its employment opportunities arising out of its operations, it should serve the needs and interests and reflect the circumstances and aspirations of Canadian men, women and children, including equal rights, linguistic duality, multicultural, multiracial Canadian society.

That is all it says about Canadian policy. It does not say anything about human rights or immigration or anything else. You have dragged that into it. You have said, "Oh, that is somebody else's job." Why doesn't the broadcaster realize that you fellows are interested in this particular part of the policy? You are the policemen. You are the raised eyebrow; the human rights people are not.

At any rate, Senator Stewart had a question.

[Traduction]

ressé au problème d'accès des malentendants. Nos réserves portent uniquement sur les pratiques d'embauche sur le plan administratif, et pas du tout sur la présence de différents groupes linguistiques et culturels dans nos émissions.

**Le sénateur Forrestall:** Ne péchez pas par timidité, vous appartenez à un organisme influent et à mon avis, votre action peut être utile. Vous avez raison de ne pas vouloir adopter une position dominante, mais à mon avis vous devriez tout de même participer. L'industrie doit comprendre clairement que c'est un facteur important de l'énorme privilège qui leur est accordé.

**M. Colville:** L'ennui, c'est que les entreprises qui ont plus de 100 employés seront responsables pas seulement devant nous, mais également devant la Commission des droits de la personne et devant le ministère de l'Emploi et de l'Immigration.

Si j'étais un radiodiffuseur dans cette situation, je me demanderais quel maître je dois servir. En nous demandant de nous occuper de cette question, je pense qu'on complique seulement les choses.

**Le sénateur Forrestall:** Vous êtes engagé de toute façon, mais vous ne devriez pas pécher par timidité. Il ne s'agit pas seulement des minorités visibles, il s'agit de la capacité de communiquer. Si l'unité nationale a une certaine importance, les possibilités de communiquer qu'on accorde aux aveugles, par exemple, en font certainement partie.

**M. Sherman:** En fait, monsieur, à l'occasion des dernières audiences de renouvellement de licences des réseaux de télévision, et en particulier l'audience de Radio Canada, les représentants du réseau qui comparaissaient et les membres du conseil qui siégeaient ont beaucoup parlé de cette question, la question de la représentation des minorités visibles.

C'est une question que nous soulevons régulièrement. Dans ce domaine, nous exerçons autant que possible des pressions morales et nous avons l'intention de continuer à le faire. Cela dit, nous hésitons à aller plus loin et à exercer une ingérence dans les pratiques d'embauche.

**Le président:** Je ne veux pas m'attarder sur cette question, mais, en ce qui concerne la politique canadienne de la radiodiffusion, le projet de loi prévoit: «Le système de radiodiffusion canadien doit» un, deux et trois. Et ensuite, il explique que les objectifs de l'équité en matière d'emploi doivent défendre en même temps les besoins et les intérêts, et favoriser les circonstances et les aspirations des hommes, des femmes et des enfants canadiens, et favoriser également l'égalité des droits, la dualité linguistique, multiculturelle et multiraciale, de la société canadienne.

C'est la seule mention de la politique canadienne. Il n'est pas question de droits de la personne, d'immigration ou de quoi que ce soit d'autre. C'est vous qui avez ajouté tout cela. Vous avez dit: «Que quelqu'un d'autre s'en charge.» Pourquoi le radiodiffuseur ne se rend-il pas compte que cet élément-là de la politique vous intéresse? Vous êtes là pour faire la police. C'est vous qui froncez les sourcils. Ce n'est pas le travail des droits de la personne.

Cela dit, le sénateur Stewart a une question à poser.

[Text]

**Senator Stewart:** I have quite a different kind of question. Representatives of the CRTC have indicated that for some months now they have not been entirely happy with this bill. Have they at any time put forward the texts of possible amendments that would meet any or all of the areas of their uneasiness?

**Mr. Colville:** Yes. This document that we presented before the House committee suggests amendments that would respond to our concerns.

**Senator Stewart:** The actual text is there?

**Mr. Colville:** There are texts of amendments or alternatives proposed. In some cases we are suggesting that things be deleted, so the amendments are not exactly additional words.

**Senator Stewart:** Thank you.

**The Chairman:** Is there anything else? On behalf of the committee, Mr. Colville, I thank you.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le sénateur Stewart:** Ma question est très différente. Des représentants du CRTC nous ont dit que depuis quelques mois ils ne sont pas tout à fait satisfaits de ce projet de loi. Est-ce que des textes ou des amendements ont été préparés pour rectifier ces sujets d'insatisfaction?

**M. Colville:** Oui. Le document que nous avons soumis au comité de la Chambre contient des amendements qui tiennent compte de nos préoccupations.

**Le sénateur Stewart:** Nous en avons le texte?

**M. Colville:** Le texte des amendements ou des solutions de rechange. Dans certains cas, nous suggérons de supprimer certains passages, il ne s'agit donc pas toujours d'ajouts.

**Le sénateur Stewart:** Merci.

**Le président:** Autre chose? Dans ce cas, au nom du comité, monsieur Colville, je vous remercie.

La séance est levée.















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

*From the Canadian Broadcasting Corporation:*

Gérald Veilleux, President and CEO;  
Patrick Watson, Chairman-designate;  
Michael McEwen, Executive Vice-President;  
Gerry Flaherty, Assistant General Counsel.

*From the Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission (CRTC):*

David Colville, Chairman;  
Fernand Bélisle, Vice-Chairman of Broadcasting;  
Louis Sherman, Vice-Chairman of Telecommunications;  
Avrum Cohen, Senior General Counsel;  
William Howard, Legal Counsel.

*De la Société Radio-Canada:*

Gérald Veilleux, président;  
Patrick Watson, président désigné;  
Michael McEwen, vice-président exécutif;  
Gerry Flaherty, chef adjoint du Service juridique.

*Du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC):*

David Colville, président;  
Fernand Bélisle, vice-président de la Radiodiffusion;  
Louis Sherman, vice-président des Télécommunications;  
Avrum Cohen, avocat général principal;  
William Howard, conseiller juridique.

19  
33



Second Session  
Thirty-fourth Parliament, 1989-90-91

Deuxième session de la  
trente-quatrième législature, 1989-1990-1991

SENATE OF CANADA

---

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

---

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

---

Wednesday, January 16, 1991

Le mercredi 16 janvier 1991

Issue No. 12

Fascicule n° 12

Third Proceedings on:

Troisième fascicule concernant:

Bill C-40, an Act to amend  
the Broadcasting Act

---

Projet de loi C-40, Loi modifiant  
la Loi sur la radiodiffusion

---

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE  
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*  
The Honourable Keith Davey, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Atkins	*Murray, P.C.
Bonnell	(or Doody)
Chaput-Rolland	Spivak
Forrestall	Stewart
Graham	Stollery
Leblanc	Turner
*MacEachen, P.C.	
(or Frith)	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald  
*Vice-président:* L'honorable Keith Davey

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	*Murray, c.p.
Bonnell	(ou Doody)
Chaput-Rolland	Spivak
Forrestall	Stewart
Graham	Stollery
Leblanc	Turner
*MacEachen, c.p.	
(ou Frith)	

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate* on Wednesday, December 19, 1990:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Atkins, seconded by the Honourable Senator Castonguay, for the second reading of the Bill C-40, An Act respecting broadcasting and to amend certain Acts in relation thereto and in relation to radio communication.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Atkins moved, seconded by the Honourable Senator Castonguay, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat*, le mercredi 19 décembre 1990:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Atkins, appuyé par l'honorable sénateur Castonguay, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-40, Loi concernant la radiodiffusion et modifiant certaines lois en conséquence et concernant la radiocommunication.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Atkins propose, appuyé par l'honorable sénateur Castonguay, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Gordon Barnhart

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JANUARY 16, 1991  
(20)

## [Text]

The Senate Standing Committee on Transport and Communications met at 7:09 o'clock p.m. this day in Room 257, East Block, the Chairman, the Honourable Senator Finlay MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Bonnell, Davey, Forrestall, Graham, MacDonald and Spivak. (7)

*Other Senator present:* The Honourable Senator Hays.

*In attendance:* René Lemieux, Political and Social Affairs Division, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

## Witnesses:

*From the Canadian Association of Broadcasters:*

Michael McCabe, President and CEO;

Elizabeth McDonald, Vice-President, Television.

*From the Canadian Cable Television Association:*

Roger Poirier, Acting President and CEO;

Gérald Lavallée, Vice-President, Regulatory Affairs;

Jay Thomson, Director, Government Relations.

*From the Canadian Television Network Ltd. (CTV):*

Gary Maavara, Vice-President, Operations and Corporate Affairs;

John Hylton, Legal Counsel.

The Committee, in compliance with the Order of Reference dated December 19, 1990, continued its study of Bill C-40, an Act respecting broadcasting and to amend certain Acts in relation thereto and in relation to radiocommunication.

The witnesses made statements and answered questions.

At 9:20 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 9:26 o'clock p.m. the sitting resumed.

At 10:44 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 16 JANVIER 1991  
(20)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 19 h 09, à la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Finlay MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Bonnell, Davey, Forrestall, Graham, MacDonald et Spivak. (7)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Hays.

*Présent:* René Lemieux, Division des affaires politiques et sociales, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

## Témoins:

*De l'Association canadienne des radiodiffuseurs:*

Michael McCabe, président et directeur général;

Élizabeth McDonald, vice-présidente, Télévision.

*De l'Association canadienne de télévision par câble:*

Roger Poirier, président intérimaire et directeur général;

Gérald Lavallée, vice-président, Affaires réglementaires;

Jay Thomson, directeur, Relations avec le gouvernement.

*Du Réseau de télévision canadien (CTV):*

Gary Maavara, vice-président, Opérations et Affaires organisationnelles;

John Hylton, conseiller juridique.

Conformément à l'ordre de renvoi du 19 décembre 1990, le Comité poursuit l'étude du projet de loi C-40, Loi concernant la radiodiffusion et modifiant certaines lois en conséquence et concernant la radiocommunication.

Les témoins font des déclarations, puis répondent aux questions.

À 21 h 20, la séance est suspendue.

À 21 h 26, la séance reprend.

À 22 h 44, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité*

Charles Robert

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, January 16, 1991

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-40, to amend the Broadcasting Act, met this day at 7 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Finlay MacDonald** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** We are continuing our examination of Bill C-40, to amend the Broadcasting Act. I realize that while this matter is important to us all, there is a certain preoccupation with the events that are going on in the Gulf tonight which we have just heard about a few minutes ago. Perhaps some of our colleagues will be a bit late.

I would like to make a comment before we begin. The other night when the CBC was before us, I told them that when I was president of the Canadian Association of Broadcasters—God forbid, forty years ago, and I was twenty-eight years old—I defected from the Canadian Association of Broadcasters and from the position taken by the CAB at that time before the Fowler Commission, because I strongly supported the position of public broadcasting in Canada. However, I do not wish to leave the impression that the affairs of those days, which were a little bit strident, as you will recall—maybe you are too young to remember—

**Mr. Michael McCabe, President and CEO, Canadian Association of Broadcasters:** I remember.

**The Chairman:** Yes, and for the past number of years the leadership of the CAB has been considerably different than it was in those days. Those were the days when it was either them or us, and it was a different situation. So I do not want to leave the impression with the Canadian Association of Broadcasters that my defection at that time indicates any less affection or respect for the Canadian Association of Broadcasters today. I thought you might pick that up in the transcript, and I wanted to make it clear.

Mr. McCabe, of course, is the President and Chief Executive Officer of the Canadian Association of Broadcasters. We are delighted to welcome you, Mr. McCabe. Would you introduce your colleague and make whatever opening statements you care to make?

**Mr. McCabe:** Thank you very much, Mr. Chairman and honourable senators. I have with me today Tony Scapillati who is our legal counsel and who is charged with the responsibility of the Broadcasting Act in its progress through the House and the Senate.

We do in particular appreciate on this historic evening that there are so many members of the committee here. I can understand that we all might want to be watching what is going on in the Gulf, but this is an important matter and I think the attendance here today testifies to that.

As you know, Mr. Chairman—and I think some of your colleagues do—the association represents the great majority of private, free, advertising-supported local-serving Canadian

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 16 janvier 1991

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-40, modifiant la Loi sur la radiodiffusion, se réunit aujourd'hui à 19 heures pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur Finlay MacDonald** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Nous poursuivons notre examen du projet de loi C-40, Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion. Même si nous considérons tous cette question comme très importante, nous sommes préoccupés par la situation dans le Golfe, où certains rebondissements viennent de se produire. Nous avons quelques collègues qui pourraient se joindre à nous un peu plus tard.

Je voudrais faire une observation au départ. L'autre soir, lorsque la Société Radio-Canada comparaisait, j'ai indiqué qu'à l'époque où j'étais président de l'Association canadienne des radiodiffuseurs—Mon Dieu! c'était déjà il y a une quarantaine d'années—j'avais alors 28 ans—je me suis dissocié de l'Association canadienne des radiodiffuseurs et je me suis dissocié de la position prônée par l'ACR devant la Commission Fowler, parce que j'appuyais fermement la radiodiffusion publique au Canada. Je ne veux toutefois pas laisser l'impression que la situation à l'époque, un peu tumultueuse, si vous vous souvenez bien—mais vous êtes peut-être trop jeune . . .

**M. Michael McCabe, président et directeur général, Association canadienne des radiodiffuseurs:** Je m'en souviens.

**Le président:** Oui et ces dernières années la direction de l'ACR a beaucoup modifié sa façon de voir les choses. À l'époque, c'était la grande rivalité; la situation n'était pas la même. Je ne veux donc pas donner l'impression à l'Association canadienne des radiodiffuseurs que ma défection à l'époque signifie que je n'en pense pas aujourd'hui le plus grand bien. Je croyais qu'elle pourrait relever dans le compte rendu cette observation que j'ai faite.

M. McCabe, évidemment, est le président-directeur général de l'Association canadienne des radiodiffuseurs. Nous vous souhaitons la bienvenue parmi nous, monsieur McCabe. Nous vous demandons de bien vouloir nous présenter votre collègue et de nous faire votre déclaration, si vous en avez une.

**M. McCabe:** Merci beaucoup, monsieur le président, honorables sénateurs. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Tony Scapillati, notre conseiller juridique chargé d'étudier la Loi sur la radiodiffusion et d'en suivre le cheminement à la Chambre et au Sénat.

En cette soirée historique, nous sommes heureux de constater qu'il y a autant de membres du comité présents. Nous sommes évidemment tous intéressés par ce qui se passe actuellement dans le golfe, mais cette question-ci est également importante, et le nombre de personnes présentes en témoigne.

Comme vous le savez, monsieur le président—et comme certains de vos collègues le savent—l'association représente la grande majorité des radiodiffuseurs canadiens privés, gratuits,

## [Text]

broadcasters. Through our stations and our networks we are part of the foundation of the Canadian broadcasting system and as such we provide the basic general broadcasting service to Canadians in their communities all across Canada. You as residents of those communities will know the important role we play in bringing news, information, entertainment to the people in the communities and in supporting the causes, the concerns and the issues that matter to them in their communities and we are directly accountable to Canadians in our communities and we are proud of the contribution we make.

As the Senate addresses Bill C-40, I would like to call your attention to the fact that the economic conditions facing the industry have continued to deteriorate in the almost three years since its predecessor Bill C-136 was introduced. This is not entirely due to the recession but results from a number of basic trends evident in the industry as we enter the 1990s. The private broadcasting industry needs a strong economic environment in order for it to fulfill its foundation role in the system and to meet both its public and its private obligations. We need to continue to improve the quality of our service to our audiences and to our advertisers. We need to enhance and extend the scope of our operations to meet the competition and we need to provide a reasonable return to our investors.

Our capacity to do these things is being seriously eroded by a number of factors: First, fragmentation caused by a wide array of new market entrants; second, the ongoing movement of marketing dollars from advertising to promotion; third, significant increases in regulatory commitments; fourth, steep increases in programming costs; and fifth, the challenge presented by new and emerging technologies. The changes that have occurred in these areas have put downward pressure on the financial health of our industry limiting growth in a revenue base and, at the same time, rapidly increasing our expenses.

Private television's share of the declining advertising pie has been relatively stable over the last three years, but that stability occurred after five consecutive years of decline. Private radio's share of advertising also remains steady in 1989, but again after six consecutive years of decline. Estimates for 1990 put the growth in total television advertising at only 6 percent, just above inflation, we hope. Advertising growth in the top twelve radio markets in Canada was only 1.1 per cent in 1990 which after inflation represents a real decline. In the face of this, the profitability—I think this is important to understand about what has happened in the industry—of the private broadcasting industry continues to decline.

Television's after-tax profits fell from a total 76.6 million in '88 to 50.7 million in '89 across the whole industry, or from 6.5 per cent of revenues to 4 percent. Total private radio remained at an unacceptably low level of profitability in 1989, at 1.6 per

## [Traduction]

dépendants de la publicité et voués aux questions locales. Nos stations et nos réseaux forment un des piliers du système canadien de radiodiffusion et nous permettent d'offrir un service général de radiodiffusion à tous les Canadiens, où qu'ils soient. En tant que résidents de ces localités réparties dans tout le Canada, vous savez quel est le rôle important que nous jouons au niveau des nouvelles, de l'information et du divertissement ainsi qu'au niveau des causes, des préoccupations et des questions qui intéressent les localités. Nous sommes directement responsables envers les Canadiens dans leurs localités et nous sommes fiers de notre contribution.

Nous tenons à signaler, au moment où le Sénat se penche sur le projet de loi C-40, que les conditions économiques auxquelles fait face l'industrie ont continué de se détériorer au cours des trois ans, ou presque, qui se sont écoulés depuis la présentation du prédécesseur de ce projet de loi, le projet de loi C-136. C'est dû non seulement à la récession, mais à un certain nombre de tendances qui se sont manifestées à l'aube des années 90. L'industrie privée de la radiodiffusion a besoin d'une économie forte pour pouvoir jouer son rôle de pilier à l'intérieur du système et s'acquitter de ses obligations tant publiques que privées. Nous devons continuer d'améliorer la qualité de notre service à notre public et à nos annonceurs. Nous devons étendre la portée de nos opérations pour faire face à la concurrence et nous devons toujours fournir un rendement raisonnable à nos investisseurs.

Notre capacité de réaliser ces objectifs est sérieusement minée par un certain nombre de facteurs: d'abord, la fragmentation résultant de l'arrivée sur le marché d'une vaste gamme de nouveaux concurrents; deuxièmement, une nouvelle tendance axée sur la promotion plutôt que sur la publicité pour ce qui est de la mise en marché; troisièmement, une augmentation considérable de la réglementation; quatrièmement, une hausse considérable du coût de la programmation; et cinquièmement, le défi que représentent les technologies nouvelles et en voie de développement. Ces changements ont affecté la santé financière de l'industrie en limitant la croissance de ses revenus et, en même temps en faisant rapidement augmenter les dépenses.

La part de la télévision privée de l'assiette de publicité toujours moins grande s'est à peu près stabilisée au cours des trois dernières années, mais cette stabilisation est survenue après cinq années consécutives de pertes. De même, la part de publicité de la radio privée est restée à peu près la même en 1989, et ce, après six années consécutives de déclin. Les estimations pour 1990 établissent la croissance totale de la publicité à la télévision à seulement 6 p. 100, soit juste au-dessus de l'inflation, nous l'espérons. La croissance de la publicité dans les 12 premiers marchés de la radio au Canada a été seulement de 1,1 p. 100 en 1990, ce qui représente en réalité une baisse, compte tenu de l'inflation. Dans ces circonstances, c'est un point dont il faut absolument tenir compte si l'on veut comprendre ce qui se passe dans l'industrie—la rentabilité de l'industrie de la radiodiffusion privée continue de chuter.

Les profits après impôt de la télévision dans toute l'industrie sont passés de 76,6 millions de dollars en 1988 à 50,7 millions de dollars en 1989, ou de 6,5 p. 100 de revenus à 4 p. 100. La radio privée dans son ensemble est restée à un niveau de rentabilité inacceptable en 1989, soit à 1,6 p. 100 de revenus, et

*[Text]*

cent of revenues, and according to Stats Can something like 45 per cent of private radio stations losing money in 1989.

The recession, too, is having its impact. Broadcasters have fixed costs and rising programming commitments to meet and the advertising revenues are not keeping pace with that demand. The slide in advertising over the last year has prompted rate discounting, overtime cuts, hiring freezes and layoffs. The profits and share values of some of the largest broadcast groups in Canada are down; groups like Baton, CFCF, Rogers, Maclean Hunter, et cetera. Share prices for the communications and media group on the TSE plunged 23 per cent last year which is below the performance of the overall TSE.

In response to these trends, the industry has developed and is implementing aggressive strategic plans both in radio and in television. Clearly we have to increase our profitability if we're going to continue to meet our obligations and continue to contribute to the country.

The Broadcasting Act provides the framework within which the roles and responsibilities of the industry, the regulator and the policymakers are set, and it is important that the changes being contemplated in Bill C-40 be put in the context of the dynamics that are affecting the performance and the viability of private radio and television. Despite these challenges to the system, it is the view of private broadcasters that we have in Canada a broadcasting system that works. It provides Canadians with a broad choice of high quality programming both public and private and both Canadian and foreign. The main challenges to Parliament and to the broadcasting system over the next ten to fifteen years are, first, to maintain and strengthen the Canadian character of our system; second, to improve the quality of our Canadian programming to attract audiences in a universe of vastly expanded choice, and, third, to strengthen the effective operation of the system.

We believe that the Broadcasting Act should play a central role in meeting these challenges. Bill C-40 has a number of positive aspects to it. It provides for a more comprehensive definition of broadcasting. It raises maximum license terms to seven years from five. It recognizes distinct English and French markets. It opens up the processes somewhat surrounding the powers of direction and review. In particular the CAB applauds the government's recognition of the foundation role of the general service broadcasters in the broadcasting legislation. The establishment in law of the priority of the local general services in the distribution system is a significant step forward in recognizing their value as a cornerstone of the Canadian broadcasting system.

Notwithstanding our support of these provisions, the CAB continues to submit that there are some areas of the bill that are flawed and that the legislation should be improved with appropriate amendments before passage. We would like to review these with you. In each case we can provide alternative wording that we believe will strengthen the bill if you wish.

*[Traduction]*

selon Statistique Canada, 45 p. 100 des stations de radio privées ont subi des pertes en 1989.

La récession a également un impact. Les radiodiffuseurs ont des coûts fixes et des engagements de programmation sans cesse plus importants, alors que leurs revenus de publicité ne suffisent plus. La baisse des revenus de publicité au cours de l'année écoulée a entraîné une réduction des taux, une diminution des heures supplémentaires, un gel de l'embauche et des mises à pied. Les profits et la valeur des actions de certains des groupes de radiodiffusion les plus importants au Canada, comme Baton, CFCF, Rogers, Maclean Hunter et d'autres, ont chuté. Le prix des actions du groupe des communications et des médias à la Bourse de Toronto a baissé de 23 p. 100 l'année dernière, ce qui est moins que le rendement général à la Bourse de Toronto pour la même période.

Face à cette situation, l'industrie a mis au point et est en train d'appliquer des plans d'action dynamique tant pour la radio que pour la télévision. Nous devons de toute évidence améliorer notre rentabilité si nous voulons faire face à nos obligations et continuer de servir le pays.

La Loi sur la radiodiffusion est le cadre dans lequel les rôles et les responsabilités de l'industrie sont établis, les instances de réglementation et les décideurs sont appelés à intervenir; il est donc important que les modifications prévues dans le projet de loi C-40 tiennent compte des facteurs qui interviennent dans le rendement et la viabilité de la radio et de la télévision privée. Malgré toutes ces pressions, les radiodiffuseurs privés pensent que le système de radiodiffusion au Canada est sain comme tel. Il permet d'offrir aux Canadiens une programmation diversifiée de haute qualité tant publique que privée, tant canadienne qu'étrangère. Le principal défi du Parlement et du système de radiodiffusion au cours des 10 à 15 prochaines années consistera d'abord à maintenir et à renforcer le caractère canadien du système, deuxièmement, à améliorer la qualité de la programmation canadienne de façon à attirer un bon auditoire malgré un choix toujours plus vaste, et troisièmement, à améliorer le fonctionnement concret du système.

Nous pensons que la Loi sur la radiodiffusion devrait jouer un rôle crucial à cet égard. Le projet de loi C-40 comporte un certain nombre d'éléments positifs. Il contient une définition plus complète de la radiodiffusion. Il prolonge la période de licence maximum de cinq ans à sept ans. Il reconnaît l'existence de marchés anglais et français distincts. Il ouvre le processus quelque peu pour ce qui est du pouvoir d'instruction et d'examen. L'ACR applaudit en particulier à la reconnaissance de la part du gouvernement du rôle crucial des radiodiffuseurs de services généraux dans la législation sur la radiodiffusion. La consécration dans la loi de la priorité des services généraux locaux à l'intérieur du système de distribution confirme dans une large mesure leur valeur en tant que pilier du système canadien de radiodiffusion.

Cela dit, l'ACR continue de penser qu'il y a des défaillances dans le projet de loi et que celui-ci doit faire l'objet d'autres amendements avant d'être adopté. Nous aimerions les examiner avec vous. Nous proposons d'ailleurs dans chacun un libellé que nous croyons supérieur à ce qui se trouve dans le projet de loi.

*[Text]*

Our first proposal is that the CRTC be strengthened in its role as a strong independent regulator able to protect the national interest in broadcasting. The provisions of Bill C-40 establishing a "they who hear decide" system at the CRTC and broadening the powers of direction over the CRTC serve to weaken that agency just when it is needed most to protect the national interest. At a time when an explosion of signals is flowing across national borders and when internal pressures are threatening to divide the country, Parliament should not be considering measures that will weaken one of the institutions that Canada depends upon to protect the national interests.

The current executive committee system of the CRTC enables the commission to take into account the national interest and to ensure that individual decisions and patterns of decisions do not run counter to that interest. The provisions of clause 20 of the bill, although superficially legally attractive, undermine that capacity. We urge the committee to recognize the need to protect the national interest and as well to provide equity to broadcasters in decision-making across the system by eliminating that provision and restoring those sections of the existing act that provide for the executive committee and its operation.

In addition, although broadcasters generally agree with the need for our representatives in Parliament to have broad powers of policy direction over the CRTC with respect to the objectives of the Broadcasting Act, we do not agree that a political process should replace the independent regulatory process with respect to day-to-day regulation of the broadcasting system. This tends to weaken the independence of the regulator and its capacity to manage the system in the public interest. This is exactly what paragraph 7(1)(b) of Bill C-40 will do, and therefore we believe it should be removed.

In respect of the power of review, the CAB recognizes that this bill opens up the process by providing for notice to affected parties of a petition to Cabinet. We are concerned however that it only does half the job. It does not provide for the affected parties to similarly petition the cabinet with their views. We would urge the committee to correct this.

Second, with respect to the enabling provisions for the so-called performance incentive in section 11(2), the central characteristics of the future of broadcasting in Canada are the explosion of choice. We have called it the one hundred channel universe. The only way that private broadcasters will survive in that universe is by being good and being distinctive. We will achieve these things by bringing our audience top quality Canadian programming that they will want to watch. This objective is also, we believe, vital from Parliament's point of view.

It is now generally agreed that the effect of a so-called performance incentive scheme first introduced with Bill C-136 would have been to induce broadcasters to stretch existing programming expenditures over more hours of Canadian pro-

*[Traduction]*

Nous voudrions d'abord voir renforcer le rôle du CRTC en tant qu'instance de réglementation forte et indépendante, capable de protéger l'intérêt national en matière de radiodiffusion. Les dispositions du projet de loi C-40 créant le système «ceux qui entendent la cause décident» au CRTC et élargissant le pouvoir d'instruction aux dépens du CRTC affaiblissent cet organisme au moment où il est le plus nécessaire pour protéger l'intérêt national. À une époque où toutes sortes de signaux franchissent les frontières nationales et où les pressions internes menacent de diviser le pays, le Parlement ne devrait pas envisager de mesures qui affaiblissent une institution aussi vitale pour le Canada.

Le système actuel de comité exécutif au CRTC lui permet de tenir compte de l'intérêt national et de prendre des décisions et des orientations justes. Les dispositions de l'article 20 du projet de loi, même si à première vue elles peuvent sembler souhaitables du point de vue juridique, minent la capacité d'agir de cet organisme. Nous incitons donc le comité à reconnaître la nécessité de protéger l'intérêt national et à faciliter la prise de décisions justes pour les radiodiffuseurs à l'intérieur du système en rétablissant les articles de la loi existante qui permettent au comité exécutif de fonctionner.

En outre, même si les radiodiffuseurs, de façon générale, sont d'accord avec la nécessité de donner aux membres du Parlement plein pouvoir de directives politiques sur le CRTC en ce qui a trait aux objectifs de la Loi sur la radiodiffusion, ils ne veulent pas voir le processus politique remplacer le processus de réglementation indépendant au niveau du fonctionnement concret du système de radiodiffusion. C'est une mesure qui affaiblirait l'indépendance de l'instance de réglementation et qui l'empêcherait d'administrer le système dans l'intérêt public. Or, c'est exactement le sens de l'alinéa 7(1)b) du projet de loi C-40 et la raison pour laquelle cet alinéa doit être supprimé.

En ce qui concerne le pouvoir d'examen, l'ACR admet que le projet de loi ouvre le processus en prévoyant un avis aux parties concernées par une pétition au Canada. Nous estimons cependant que ce n'est pas suffisant. Les parties concernées ne peuvent pas présenter de pétition semblable au Cabinet pour faire connaître leurs vues. Nous incitons le comité à remédier à cette situation.

Deuxièmement, en ce qui concerne les dispositions relatives aux prétendues incitations à la réalisation des objectifs à l'article 11(2), il convient de dire que ce qui marquera l'avenir de la radiodiffusion au Canada, ce sera l'explosion des choix. Nous sommes appelés à avoir 100 canaux à notre disposition. Si les radiodiffuseurs privés veulent survivre dans ce nouvel univers, ils doivent être performants et faire preuve d'originalité. Nous devons offrir à notre auditoire canadien une programmation canadienne de première qualité et l'amener à regarder cette programmation. Nous pensons que pour le Parlement également ce doit être une préoccupation vitale.

Il est maintenant généralement admis que les prétendues incitations à la réalisation des objectifs d'abord prévues dans le projet de loi C-136 auraient eu pour effet de forcer les radiodiffuseurs à répartir les dépenses actuelles pour la programma-

## [Text]

gramming thus effectively lowering the quality of the programming. We would hope that this particular scheme has been abandoned as a bad job, but there is a considerable danger that if the wording of paragraph 11(2)(b) is left as it is in the bill, other equally counter-productive schemes will be dreamed up, proposed and possibly imposed by the power of direction. This would be seriously damaging not only to private broadcasters, but also to public cultural objectives.

We urge that you remove this temptation to future ventures in television programming by bureaucrats. Leaving it there is not worth the risk. The remainder of subclause 11(2) leaves the CRTC with sufficient power to continue to press for the improvement of Canadian programming. We believe that additional steps will have to be taken to achieve our industry's objective of programming that Canadians want to watch. We have proposed and are implementing an all-industry strategy to make us fully competitive in the one hundred channel universe. We need the cooperation of the DOC, of Téléfilm, of the producers and the CRTC and others, but we must pursue this strategy.

Our third proposal is with respect to the proposed involvement of the CRTC and our employment practices. Subparagraph 3(1)(d)(iii) of Bill C-40 requires that the CRTC ensure that the employment practice of private broadcasters:

... serve the needs and interests, and reflect the circumstances and aspirations, of Canadian men, women and children including equal rights, the linguistic duality and multi-cultural ... nature of Canadian society and the special place of aboriginal peoples within that society, ...

That is quite a sentence.

We, first of all, do not believe that it is possible to stretch the definition of broadcasting in the act to include a concern for our employment practices. Broadcasting is about programming and the Broadcasting Act should be about regulating that programming. It should not be twisted and distorted to achieve other social objectives especially when they are currently addressed by other existing pieces of legislation. Broadcasters as federally regulated enterprises are currently subject to the policy and regulatory obligations enforced by the Canadian Human Rights Commission pursuant to the Employment Equity Act. If the Broadcasting Act gives the proposed responsibilities to the CRTC, we will find that we are policed by two different agencies each of which may have its own view of what we should do. This is a form of double jeopardy that is neither reasonable nor just nor even sensible.

The CRTC has no expertise in the area. They would be required to build that expertise. That means more public servants and more money to duplicate functions that already exist and public servants that are already doing the job. We urge

## [Traduction]

tion sur un plus grand nombre d'heures de programmation canadienne, ce qui, à toutes fins utiles, aurait dilué la qualité de la programmation. Nous espérons que cette idée a maintenant été écartée, mais nous craignons que le libellé de l'alinéa 11(2)b), s'il est laissé tel quel dans le projet de loi, ne donne lieu à des stratégies fantaisistes aussi néfastes, sous le couvert du pouvoir d'instruction. Ce serait dommageable non seulement pour les radiodiffuseurs privés, mais également pour la réalisation des objectifs culturels publics.

Nous vous incitons à supprimer toute tentation de la part des bureaucrates de s'aventurer dans le domaine de la programmation télévisée. Le jeu n'en vaut pas la chandelle. Le reste du paragraphe 11(2) accorde au CRTC un pouvoir suffisant pour ce qui est de demander des améliorations au chapitre de la programmation canadienne. Des mesures supplémentaires s'imposent, croyons-nous, pour que notre industrie arrive à réaliser son objectif, qui consiste à produire une programmation que les Canadiens acceptent de regarder. Nous avons élaboré et appliqué une stratégie visant l'ensemble de l'industrie de façon à nous permettre d'être vraiment concurrentiels dans l'univers des 100 canaux. Nous avons besoin de la coopération du ministère des Communications, de Téléfilm, des producteurs, du CRTC et d'autres, mais nous entendons maintenir cette stratégie.

Notre troisième proposition a trait au rôle proposé pour le CRTC au niveau de nos pratiques d'emploi. Le sous-alinéa 3(1)d)(iii) du projet de loi C-40 oblige le CRTC à s'assurer que les pratiques d'emploi des radiodiffuseurs privés

répondent aux besoins et aux intérêts, et reflètent la condition et les aspirations, des hommes, des femmes et des enfants canadiens, notamment l'égalité sur le plan des droits, la dualité linguistique et le caractère multiculturel et multiracial de la société canadienne ainsi que la place particulière qu'y occupent les peuples autochtones ...

C'est tout un programme.

Premièrement, nous ne pensons pas qu'il convienne d'étirer la définition de radiodiffusion dans la loi de façon à permettre une intervention dans nos pratiques d'emploi. La radiodiffusion est quelque chose qui a à voir avec la programmation, et la Loi sur la radiodiffusion devrait s'en tenir à la réglementation de la programmation. Elle ne devrait pas être déformée de façon à favoriser la réalisation d'autres objectifs sociaux, surtout lorsque la réalisation de ces autres objectifs fait l'objet de lois distinctes. Les radiodiffuseurs, en tant qu'entreprises réglementées par le gouvernement fédéral, sont déjà assujettis aux politiques et aux réglementations dont l'application relève de la Commission canadienne des droits de la personne en vertu de la Loi sur l'équité en matière d'emploi. Si la Loi sur la radiodiffusion accorde ces nouvelles responsabilités au CRTC, nous risquons d'être soumis à la surveillance de deux organismes distincts, chacun ayant sa propre interprétation de ce que nous sommes censés faire. C'est une forme de risque de double punition qui n'est ni raisonnable ni juste ni sensée.

Le CRTC n'a pas de compétences en cette matière. Il lui faudrait se doter de ces compétences. Ainsi, il faudrait plus de fonctionnaires, plus de dépenses pour accomplir des fonctions qui sont déjà accomplies ailleurs. Nous incitons le comité à

*[Text]*

the committee to recognize this and leave the administration of our employment practices to the agencies that can and will do it.

Our fourth proposal is that the so-called alternative programming services provided for in Section 3(1)(q) and 3(1)(r) of the bill be eliminated. This has been a rather vague concept from the beginning. No one has been able to adequately explain what it is and there is certainly no great public clamour for it. If there were, the CRTC has all the powers that it needs to issue a call for proposals and to go about licensing it. If the idea, however vague, did have any initial merit, it has certainly been overtaken by events. The CBC under new management and with new cultural responsibilities set out in Bill C-40 should be aiming more of its programming at a wider diversity of groups and interests in the society in order to provide programs not available from commercial broadcasters.

The national specialty services, especially Vision, YTV and the family channel, are gaining audiences and are delivering programming that is alternative to that of the general service broadcasters. The educational broadcasters are with limited resources providing programming that is not mainstream. We urge that the government recognize these advances in the system and not introduce into the system something that is superfluous and will tend to undermine these healthy developments.

Our fifth proposal is that the act set out clearly the roles of the various participants in the system. Some progress has been made in this regard. As indicated at the outset, we are pleased to see that the bill recognizes the vital foundation role that local broadcasters play by providing that distribution undertaking be of particular priority to local Canadian stations.

In other areas the bill is less clear in setting out the various roles. The bill provides that distribution undertakings may originate programming, including local programming, when the commission considers it appropriate. The current wording of the bill appears to leave a broad field of interpretation of what is appropriate for distribution undertakings such as those that cable companies undertake.

A further important area in which the bill fails to make a clear distinction is between public and private broadcasters. The bill does indicate that the CBC has a national and regional responsibility. By virtue of the fact that it omits any reference to a local role for the CBC, it is possible to infer that the corporation does not have one. This seems like a long way around to what could be a very clear definition of roles.

Private broadcasters view the CBC as an important component of the Canadian broadcasting system and, Mr. Chairman, I believe that in recent years private broadcasters have turned themselves around on this issue. I have often said that if the CBC didn't exist, private broadcasters would want to invent it. It plays a role in the society that we cannot play given our commercial objectives, and we believe that it is in the interests of the foundation of the broadcasting system that the CBC is able to fulfill its obligations as set out in the Broadcasting Act.

*[Traduction]*

réexaminer cette situation et à laisser l'administration de nos pratiques d'emploi aux organismes compétents.

Notre quatrième proposition concerne les prétendus services de programmation télévisée complémentaires mentionnés aux alinéas 3(1)(q) et 3(1)(r); nous demandons leur élimination. Le concept a toujours été vague de toute façon. Personne n'a pu le définir de façon satisfaisante jusqu'à présent et le public n'a certainement rien réclamé de tel. S'il y avait une demande, le CRTC aurait déjà tous les pouvoirs nécessaires pour susciter des offres et accorder les licences. Et si le concept, tout vague soit-il, pouvait avoir quelque mérite au départ, il est maintenant dépassé par les événements. La Société Radio-Canada, dotée d'une nouvelle direction et de nouvelles responsabilités culturelles, telles qu'établies dans le projet de loi C-40, devrait adapter sa programmation à une plus grande diversité de groupes et d'intérêts dans la société en offrant des émissions non offertes par les radiodiffuseurs commerciaux.

Les services spécialisés nationaux, en particulier Vision, YTV et le canal de la famille se créent des auditoires grâce à une programmation différente de celle des radiodiffuseurs de services généraux. Les radiodiffuseurs éducatifs disposent de ressources limitées pour offrir une programmation différente. Nous incitons le gouvernement à tenir compte de cette situation et à éviter de surcharger le système de services superflus et potentiellement perturbateurs.

Cinquièmement, nous souhaitons que la loi établisse clairement les rôles des divers intervenants dans le système. Il y a des progrès à cet égard. Comme nous l'avons indiqué plus tôt, nous sommes heureux de constater que le projet de loi reconnaît le rôle de pilier des radiodiffuseurs locaux en exigeant que les entreprises de distribution soient considérées comme une priorité particulière par les stations canadiennes locales.

Ailleurs, cependant, le projet de loi est moins clair pour ce qui est de l'assignation des rôles. Il est prévu, par exemple, que les entreprises de distribution peuvent produire de la programmation, y compris de la programmation locale, lorsque le conseil le juge approprié. Le libellé actuel du projet de loi semble permettre toutes sortes d'interprétations quant à ce qui peut être approprié pour les entreprises de distribution comme les câblodiffuseurs.

Le projet de loi n'établit pas non plus de distinction claire entre les radiodiffuseurs publics et les radiodiffuseurs privés. Il indique que la Société Radio-Canada a une responsabilité nationale et régionale. En ne parlant pas d'un rôle local pour la Société Radio-Canada, il permet l'interprétation selon laquelle la société n'en a pas. C'est très loin d'une définition claire des rôles des uns et des autres.

Les radiodiffuseurs privés considèrent la Société Radio-Canada comme un élément important du système canadien de radiodiffusion; ils ont d'ailleurs revu leur position à ce sujet au cours des dernières années, monsieur le président. Je répète souvent pour ma part que si la Société Radio-Canada n'existait pas, il faudrait que les radiodiffuseurs privés l'inventent. Elle joue un rôle que nous ne pouvons pas jouer nous-mêmes compte tenu de nos objectifs commerciaux; aussi, il est vital

[Text]

Policy initiatives on the part of the government which threaten the ability of the CBC to meet its obligations affect not only CBC television networks and its owned and operated stations, but also CBC services which are extended throughout Canada by private affiliates who are CAB members. One third of CAB's television members are private affiliates of the CAB and are affected by the moves that the CBC has had to make.

The recently announced cuts to the CBC budget of \$108 million for the fiscal year '91-'92 and the loss of 1,100 jobs is regrettable in human terms. The hard fact is, however, that broadcasting is changing and the television marketplace is becoming more fragmented. CBC is inevitably going to have to change just as private broadcasters are changing. A corporation designed for the '50s and '60s when there were a limited number of choices in the marketplace will not be suited to the 1990s.

CAB believes that CBC management has taken the only course open to it. It has decided to focus its limited resources on its legislated mandate as set out both in the bill before you and in the current Broadcasting Act; that is, on national and regional programming. In dropping local programming, the CBC has moved out of an area where private broadcasters are particularly strong and able to serve their communities.

Television available to Canadians from Canada's private broadcasters is indeed the preference of audiences across the country. Five years ago audience data showed that private broadcasters collectively had twice CBC's audience share. By 1990 private broadcasters were three times as popular. Private broadcasters, we believe, serve local audiences where it counts with news programming that responds to the local market and is tailored to local interests and needs. This is best demonstrated in the choice that Canadians make when they turn on their local supper hour news shows. According to just-released figures from BBM for the fall of 1990, in 17 of Canada's 19 major markets, Canadians chose to watch private television broadcaster's news at a rate of more than two to one.

The story does not end there. CBC owned and operated stations generate on average about seven and a half hours of local news weekly. Private broadcasters on average in a single week each produce about twelve and a quarter hours of local news. A CBC owned and operated station's commitments to its local community is mainly realized through its local news output. Private stations, however, fulfill local programming needs through a variety of other types of programming beyond local news.

[Traduction]

pour le système de radiodiffusion qu'elle puisse tenir ses engagements tels qu'établis dans la Loi sur la radiodiffusion.

Les politiques gouvernementales qui rendent la vie difficile à la Société Radio-Canada dans l'accomplissement de son mandat ne touchent pas seulement les réseaux de télévision de la Société Radio-Canada, les stations qu'elle détient et exploite, mais également les services de la Société Radio-Canada qui sont distribués dans tout le pays par les stations affiliées privées membres de l'ACR. Un tiers des stations de télévision membres de l'ACR sont des stations affiliées privées et sont directement touchées par les mesures que la Société Radio-Canada a dû prendre.

La réduction récemment annoncée—108 millions de dollars—du budget de la Société Radio-Canada pour l'année financière 1991-1992, qui a entraîné la perte de 1 100 emplois, est déplorable sur le plan humain. Il se trouve cependant que la radiodiffusion est en évolution et que le marché de la télévision se fragmente. La Société Radio-Canada est nécessairement appelée à changer autant que les radiodiffuseurs privés. Une société qui a été conçue pour les années 1950 et les années 1960, alors que les choix étaient limités sur le marché, ne convient plus nécessairement aux années 1990.

L'ARC est d'avis que la direction de la Société Radio-Canada n'avait pas le choix. C'est ainsi qu'elle a décidé de faire porter ses ressources limitées sur son mandat législatif tel qu'établi dans ce projet de loi et dans la Loi actuelle sur la radiodiffusion, c'est-à-dire sur la programmation nationale et régionale. En supprimant la programmation locale, la Société Radio-Canada a abandonné un secteur où les radiodiffuseurs privés sont particulièrement bien établis et bien placés pour intervenir.

La télévision offerte aux Canadiens par les radiodiffuseurs privés canadiens est celle qui a la préférence des auditoires nationaux. Il y a cinq ans, les sondages sur les auditoires indiquaient que les radiodiffuseurs privés avaient collectivement un auditoire deux fois plus grand que celui de la Société Radio-Canada. En 1990, les radiodiffuseurs privés étaient trois fois plus populaires. Les radiodiffuseurs privés, sans nous, desservent bien les auditoires locaux, avec des émissions de nouvelles qui répondent aux besoins des marchés locaux et qui sont conçues en fonction des intérêts et des demandes locaux. Il n'y a qu'à voir le choix des Canadiens pour ce qui est des émissions d'information à l'heure du dîner. Selon les chiffres qui viennent d'être publiés par le BBM pour l'automne de 1990, dans 17 des 19 plus importants marchés du Canada, au moins deux fois plus de Canadiens ont choisi de regarder les bulletins de nouvelles télévisées des radiodiffuseurs privés.

Il y a plus. Les stations que détient et exploite la Société Radio-Canada produisent en moyenne à peu près sept heures et demie de nouvelles locales par semaine. Les radiodiffuseurs privés en produisent en moyenne chacun douze heures et quart. Les stations détenues et exploitées par la Société Radio-Canada se fient essentiellement aux émissions d'informations locales pour s'acquitter de leur mandat vis-à-vis des localités. Les stations privées, quant à elles, ne produisent pas seulement des émissions de nouvelles locales; elles offrent une variété d'autres émissions d'intérêt local.

[Text]

In the prairie provinces private stations produce programming targeted to native groups. They also provide programming on farming which recognizes the rural routes of a large majority of their viewers. In recent years environmental issues have come to the forefront of concern for Canadians and private broadcasters have responded with a range of locally produced environmental programs. With the new emphasis on the over 55s in the country, private broadcasters are introducing programming tailored to their needs. Almost every private broadcaster in Canada produces programming geared to the children in their local community.

This story of local service should reassure senators and Canadians generally that as the CBC struggles to realign its services to match its resources, our communities will continue to be well-served by their local broadcasters.

These then are our proposals for strengthening the proposed Broadcasting Act. We have restricted them to the clauses which cause us the most serious concern, and we believe that if the Senate were to look to amending those clauses, it would be in the interest of the broadcasting system and of the regulatory system. We have attempted to be constructive and our recommendation is that if you can view these kinds of proposals favourably, it would be in the interests of the country to see this long-awaited legislation finally passed. We would be interested in discussing these proposals with you or any other matters that you would prefer to discuss. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McCabe. You certainly have stimulated a lot of questions. Before I recognize Senator Davey and Senator Graham, could you read me your opening statement? In your first or second sentence, there was one thing I missed there.

**Mr. McCabe:** The Canadian Association of Broadcasters represents the great majority of private free advertising—

**The Chairman:** That is it. What do you mean by “free”?

**Mr. McCabe:** “Free”—that means free to the audiences. There is no charge for our service.

**The Chairman:** That was one of the reasons that I had the problem forty years ago. It is not free. It is paid for by advertisers. There is no free ride. There is no free lunch.

**Mr. McCabe:** But at that point there were no paid services in the system. You could not buy the specialty services that you pay for, and we are trying to make a distinction between those services and those which we offer that are not paid for directly by consumers but are indeed paid for by advertising. That is the distinction we are trying to make.

**The Chairman:** I see the distinction, but you do not mean free?

**Mr. McCabe:** There is no free lunch, no.

[Traduction]

Dans les provinces des Prairies, les stations privées produisent des émissions à l'intention des groupes autochtones. Elles offrent également des émissions sur l'agriculture qui tiennent compte du caractère agricole d'une grande partie de leur auditoire. Au cours des dernières années, l'environnement est devenu un sujet brûlant pour les Canadiens, et les radiodiffuseurs privés ont réagi en offrant des émissions sur l'environnement produites localement. Les radiodiffuseurs privés lancent également des émissions conçues pour répondre aux besoins des personnes de plus de 55 ans qui prennent de plus en plus d'importance au pays. Enfin, presque tous les radiodiffuseurs privés au pays produisent des émissions d'intérêt local à l'intention des enfants.

Ce survol de la situation des services locaux devrait rassurer les sénateurs et les Canadiens de façon générale en leur montrant que même si la Société Radio-Canada est en train de revoir ses services en fonction de ses ressources, les collectivités continuent d'être bien desservies par leurs radiodiffuseurs locaux.

Voilà donc quelles sont nos propositions en vue de renforcer la Loi sur la radiodiffusion proposée. Nous avons essayé de nous en tenir aux dispositions de la loi qui nous causaient le plus de problèmes. Nous pensons que si le Sénat accepte de modifier ces dispositions, le système de radiodiffusion et le système de réglementation ne pourront qu'en bénéficier. Nous avons essayé d'être constructifs. Nous pensons que, si nos recommandations reçoivent un accueil favorable, il est dans l'intérêt du pays d'adopter cette loi depuis longtemps attendue. Nous sommes maintenant prêts à discuter avec vous de ces propositions ou de n'importe quel autre sujet qui vous intéresse. Merci.

**Le président:** Merci, monsieur McCabe. Vous avez certainement suscité beaucoup de questions. Avant que je ne cède la parole au sénateur Davey et au sénateur Graham, j'aimerais que vous me relisiez une partie de votre déclaration. C'est à la première ou à la deuxième phrase; il y a quelque chose que je n'ai pas compris.

**M. McCabe:** L'Association canadienne des radiodiffuseurs représente la grande majorité des radiodiffuseurs privés gratuits—

**Le président:** C'est cela. Qu'entendez-vous par «gratuits»?

**M. McCabe:** Sans frais pour l'auditoire, sans frais quant au service.

**Le président:** C'est un des points sur lesquels je n'étais pas d'accord il y a 40 ans. Le service n'est pas gratuit. Il est payé par les annonceurs. Il n'y a rien de gratuit en ce bas monde.

**M. McCabe:** À l'époque, il n'y avait pas de services payés à l'intérieur du système. Il est impossible d'acheter un service spécialisé pour un certain montant. Nous essayons de faire la distinction entre les services payés et nos services qui ne sont pas directement payés par les consommateurs, qui sont rendus possibles grâce à la publicité.

**Le président:** Je vois la distinction, mais vous ne prétendez pas qu'ils soient gratuits?

**M. McCabe:** Rien n'est gratuit.

[Text]

**The Chairman:** There is no free lunch. All right. Senator Davey?

**Senator Davey:** Following up on your lead, Mr. Chairman, you made a reference at one point to the three challenges which the private broadcasters face, and the first one has to do with Canadian character, and I am sorry, I missed the other two.

**Senator Spivak:** Do you have copies of your presentation?

**Mr. McCabe:** Unfortunately we do not. Our membership is spread across the country and getting this into its final form from our members was a problem this time. Normally we would provide copies.

**The Chairman:** You need a new vice-president of communications.

**Mr. McCabe:** We have said the main challenges are to maintain and strengthen the Canadian character of our system; second, to improve the quality of our Canadian programming to attract audiences in a universe of vastly expanded choice; and third, to strengthen the effective operation of the system. By that second point we are meaning to indicate a sea change in the approach of private broadcasters to the broadcasting system.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, first of all, I want to begin by congratulating you. As I read it, you were the president of the CAB when you were twenty-eight years of age?

**The Chairman:** Yes.

**Senator Davey:** I think that is very impressive.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. McCabe:** I should have said in my opening remark, we have not been as well served since.

**The Chairman:** I was even more impressive forty years ago.

**Senator Davey:** It would be even more impressive, Mr. Chairman, if you would—this is a very serious suggestion because we are going to be here for several hours—perhaps, once each hour, have someone come and tell us what is happening in the Gulf. I think we would like to know. Perhaps we could get an hourly report or some such thing. My suggestion is a serious one; if we could from time to time get some sort of a report?

I have a conflict of interest because Mr. McCabe is an ancient friend of mine. As a matter of fact, when I was national director of the Liberal Party, I hired him. He lasted ten days. He got a better job offer. He became Mitchell Sharp's executive assistant.

**Mr. McCabe:** But I never had a better job.

**Senator Davey:** I have often believed he invented Mitchell Sharp but —

**The Chairman:** The truth is coming out tonight.

**Senator Davey:** Exactly. We have made each other's lives miserable ever since. I would like to start by talking about the CAB. First of all, I thought your report was excellent notwith-

[Traduction]

**Le président:** En effet. Sénateur Davey.

**Le sénateur Davey:** Dans la même veine, monsieur le président, vous avez fait allusion aux trois défis qui attendent les radiodiffuseurs privés. J'ai compris que le premier avait trait au caractère canadien, mais je regrette, j'ai raté les deux autres.

**Le sénateur Spivak:** Avez-vous des exemplaires de votre mémoire?

**M. McCabe:** Malheureusement non. Nous avons des membres dans tout le pays et nous avons eu du mal à en arriver à une version définitive de notre mémoire cette fois-ci. Normalement, nous vous en aurions fourni des exemplaires.

**Le président:** Vous avez besoin d'un nouveau vice-président aux communications.

**M. McCabe:** Nous avons indiqué que nos principaux défis consistaient, premièrement, à maintenir et à renforcer le caractère canadien de notre système; deuxièmement, à améliorer la qualité de notre programmation canadienne de façon à nous attirer un auditoire dans un univers qui offre de plus en plus de choix; troisièmement, à renforcer le fonctionnement concret du système. Notre deuxième point signale un changement dans notre approche.

**Le sénateur Davey:** Je ne voudrais pas manquer de vous féliciter, monsieur le président. Si je comprends bien, vous avez été président de l'ACR, quand vous aviez 28 ans.

**Le président:** En effet.

**Le sénateur Davey:** Je pense que c'est très impressionnant.

**Le président:** Merci.

**M. McCabe:** J'aurais dû dire dans mes remarques préliminaires que nous n'avons pas été aussi bien servis depuis.

**Le président:** J'étais plus impressionnant il y a 40 ans.

**Le sénateur Davey:** Vous seriez encore plus impressionnant, monsieur le président, si vous pouviez—je fais une proposition très sérieuse, car nous allons être ici pendant plusieurs heures—permettre que quelqu'un vienne, peut-être toutes les heures, nous dire ce qui se passe dans le Golfe. Je pense que nous aimerions tous être tenus au courant. Quelqu'un pourrait peut-être venir faire le point toutes les heures ou nous présenter un bulletin quelconque. Je suis sérieux. Est-ce qu'on pourrait nous faire rapport périodiquement de ce qui se passe?

Je me trouve en situation de conflit d'intérêts puisque M. McCabe est un ami de longue date. En fait, c'est moi qui l'ai embauché quand j'étais directeur national du Parti libéral. Il n'est resté que 10 jours. Il a reçu une meilleure offre d'emploi, il est devenu l'adjoint de direction de Mitchell Sharp.

**M. McCabe:** Mais je n'ai jamais eu un meilleur emploi.

**Le sénateur Davey:** Je me suis souvent dit qu'il avait créé de toutes pièces le personnage du Mitchell Sharp, mais. . .

**Le président:** C'est maintenant qu'on apprend la vérité.

**Le sénateur Davey:** En effet. Depuis, je lui fais la vie dure et lui de même. Le premier sujet que je veux aborder est celui de l'Association canadienne des radiodiffuseurs. Permettez-moi

[Text]

standing the fact that you do not have copies. Perhaps tomorrow —

**Mr. McCabe:** We'll provide them.

**Senator Davey:** We would like to have them. I would like to ask you just a couple of questions, first of all, about the association. Who belongs? Does every private broadcaster in the country in radio and television belong to the CAB?

**Mr. McCabe:** We measure at 82 per cent these days of the private broadcasters in the country. What that amounts to is almost all of the television stations. The odd one is out for some reason that is peculiar to that station, and something in the order of 75 per cent plus for the radio stations in the country.

**The Chairman:** All conventional?

**Mr. McCabe:** All conventional. We have as associate members the educational broadcasters in the country, but we have not admitted to membership the national satellite delivery specialty services. Our rule with groups like that is that if one station is in, they all have to be in and each one pays an individual fee to us and is an individual member.

**Senator Davey:** In round figures how much does it cost to belong these days?

**Mr. McCabe:** It varies with the size of the station. The smallest radio station could be in for about \$500 and the largest television member probably pays a couple of hundred thousand dollars.

**Senator Davey:** Does the CAB have a code of ethics?

**Mr. McCabe:** Yes, we do have a code of ethics.

**Senator Davey:** Could we have a copy of that?

**Mr. McCabe:** Why, certainly.

**Senator Davey:** Is most of that stuff included in what you have been saying here tonight?

**Mr. McCabe:** No. The code of ethics is incomprehensible to ordinary mortals. We are in the process of rewriting it because we recognize that it is now reasonably archaic, but we will provide it to you because we still live by it.

You may or not know, senator, that we established in the spring a Canadian Broadcast Standards Council. It is made up of five regional councils that are half private citizens and half broadcasters. It is set up to receive complaints under our code of ethics and several other codes that we live by.

**Senator Davey:** Do you publicize that?

**Mr. McCabe:** Yes. Of our stations on the air at this point, I believe 80 per cent are voluntarily members of the Canadian

[Traduction]

tout d'abord de dire que votre rapport me paraît excellent, en dépit du fait que vous n'avez pas d'exemplaires à nous remettre. Peut-être que demain. . .

**M. McCabe:** Nous vous en remettrons des exemplaires.

**Le sénateur Davey:** Nous souhaiterons effectivement en avoir des exemplaires. Je veux vous poser quelques questions seulement, premièrement au sujet de l'association. Qui est membre de l'association? Tous les radiodiffuseurs privés du Canada dans le domaine de la radio et de la télévision en sont-ils membres?

**M. McCabe:** D'après nos calculs, nous regroupons à l'heure actuelle 82 p. 100 des radiodiffuseurs privés du Canada. Nous représentons donc presque la totalité des stations de télévision du Canada, certaines stations faisant exception à la règle pour des raisons qui leur sont propres, et plus de 75 p. 100 des stations de radio.

**Le président:** Ce sont toutes des stations de type classique?

**M. McCabe:** Oui, toutes les stations sont de type classique. Nous comptons comme membres associés les radiodiffuseurs éducatifs du Canada, mais nous n'avons autorisé l'adhésion d'aucun des services spécialisés nationaux de distribution par satellite. Nous avons pour règle en ce qui concerne les groupes comme ceux-là, que si une station devient membre, toutes les autres doivent l'être aussi; chaque station paie sa propre cotisation et est un membre distinct.

**Le sénateur Davey:** En chiffres ronds, combien en coûte-t-il à l'heure actuelle pour être membre de l'association?

**M. McCabe:** La cotisation varie selon la taille de la station. Pour les petites stations radio, elle pourrait n'être que de 500 \$, tandis que pour les grandes stations de télévision, le montant s'élève sans doute à quelques centaines de milliers de dollars.

**Le sénateur Davey:** L'association a-t-elle un code d'éthique?

**M. McCabe:** Oui, nous avons un code d'éthique.

**Le sénateur Davey:** Pourrions-nous en obtenir copie?

**M. McCabe:** Mais, bien sûr.

**Le sénateur Davey:** La plupart des éléments de ce code sont-ils reflétés dans les propos que vous avez tenus ici ce soir?

**M. McCabe:** Non. Voyez-vous, le code d'éthique est incompréhensible pour le commun des mortels. Nous sommes en train de le réécrire puisqu'il est maintenant quelque peu dépassé. Nous vous le ferons néanmoins parvenir, puisque c'est toujours ce code qui régit notre conduite.

Je ne sais pas si vous êtes au courant, sénateur, mais nous avons mis sur pied le printemps dernier le Conseil canadien des normes de la radiotélévision. Les cinq conseils régionaux qui le constituent sont composés à parts égales de représentants du public et des radiodiffuseurs. Le conseil est destiné à recevoir les plaintes relatives à notre code d'éthique et à plusieurs autres codes qui guident notre conduite.

**Le sénateur Davey:** Informez-vous le public de son existence?

**M. McCabe:** Oui. Parmi les stations membres qui diffusent à l'heure actuelle, je crois que 80 p. 100 adhèrent volontairement au Conseil canadien des normes de la radiotélévision. Ils

[Text]

Broadcasting Standards Council. Five times a week they are required to put on the air—

**Senator Davey:** In prime time?

**Mr. McCabe:** The run of schedule is by agreement which has to include prime time. Those public service announcements are out there now.

**Senator Davey:** The owner of the station at which I worked for some time quit the CAB. I think he was wrong.

I made reference to prime time. Mr. Chairman, we did a quarter hour weekly radio broadcast for the mayor of Toronto. The mayor of Toronto at the time was Nathan Phillips. I was having lunch this particular day in the lobby of one of the hotels and the mayor came along and he said to Foster Hewitt, some of my people are not happy. They cannot determine when my broadcast is on. Hewitt said, I cannot possibly imagine that. When is it on?

Well, I knew damn well when it was on. It was on at quarter to six on Saturday morning. That was when the mayor reported. So Foster Hewitt proceeded to say, well, that is really an excellent time.

I am rather tainted when it comes to private broadcasters. I think you know this. I have three concerns. I have talked about a lot of them here, and I would like you to comment on this. I think the private broadcasts are much too commercial, they are much too American and I think you provide too much lowest common denominator programming.

**Senator Atkins:** There is something you may have forgotten.

**Senator Davey:** Which is?

**Senator Atkins:** They make a lot of money.

**Senator Davey:** I am coming to that. Quite seriously, Mike, the flood of commercials is almost overwhelming on private broadcasting. When or where does it end? Do you not sense that?

**Mr. McCabe:** I think, senator, that you would agree that when Parliament set out to establish a broadcasting system in this country, it said that part of it would be public and supported by the public and part of it would be private which means it has to be supported by advertising. The CRTC indeed regulates our commercials on television and indeed on radio. On television we are allowed twelve minutes per hour.

**Senator Davey:** Twelve minutes per hour means how many commercials?

**Mr. McCabe:** Twelve minutes per hour can indeed be broken up into thirty second and fifteen second commercials.

**Senator Davey:** Now eight seconds in the United States.

**Mr. McCabe:** Certainly not in this country. We took the initiative recently to go to our members and to get agreement that we would limit the number of fifteen second commercials that are out there in order to deal with exactly what you suggest.

[Traduction]

sont tenus cinq fois par semaine de se servir de leur temps d'antenne...

**Le sénateur Davey:** Pendant les heures de grande écoute?

**M. McCabe:** Les heures auxquelles le message doit être diffusé sont établies par une entente qui prévoit notamment sa diffusion pendant les heures de grande écoute. Ce message d'intérêt public est donc diffusé à l'heure actuelle.

**Le sénateur Davey:** Le propriétaire de la station où j'ai travaillé pendant un certain temps a quitté l'Association canadienne des radiodiffuseurs. Je crois qu'il a eu tort de le faire.

J'ai parlé des heures de grande écoute. À l'époque, monsieur le président, notre programmation radio incluait une émission hebdomadaire de 15 minutes réservée au maire de Toronto. À l'époque, c'est Nathan Phillips qui était maire de Toronto. Ce jour-là, je déjeunais dans le salon d'un des hôtels, quand le maire est arrivé et a dit à Foster Hewitt que ses adjoints étaient mécontents. Ils n'arrivent pas à savoir quand passe mon émission. Hewitt n'en revenait pas et a demandé quand elle passait.

Moi, je savais très bien à quelle heure. À six heures moins quart le samedi matin. C'est ce que le maire lui a dit. Sans se démonter, Foster lui répondit que c'était vraiment une heure de choix.

Je suis subjectif en ce qui concerne les radiodiffuseurs privés. Vous le savez, je crois. Il y a trois choses qui me préoccupent. J'en ai beaucoup parlé ici, et j'aimerais avoir vos commentaires. Pour moi, les radiodiffuseurs privés sont trop commerciaux, trop américains et diffusent trop d'émissions du plus petit dénominateur commun.

**Le sénateur Atkins:** Vous avez dû oublier quelque chose.

**Le sénateur Davey:** Quoi donc?

**Le sénateur Atkins:** Ils font beaucoup d'argent.

**Le sénateur Davey:** J'y arrivais. Non, mais sérieusement, Mike, on est inondé par les commerciaux chez les radiodiffuseurs privés. Où cela finira-t-il? Ne trouvez-vous pas?

**M. McCabe:** Lorsque le Parlement a décidé de créer un système de radiodiffusion national, vous en conviendrez, il a établi qu'une partie serait publique et financée par les citoyens tandis que l'autre serait privée et financée par les revenus publicitaires. De fait, le CRTC réglemente les commerciaux à la télévision et à la radio. À la télévision, on a droit à 12 minutes l'heure.

**Le sénateur Davey:** Douze minutes l'heure, cela représente combien de commerciaux?

**M. McCabe:** Cela peut se diviser en commerciaux de 30 ou de 15 secondes.

**Le sénateur Davey:** Maintenant huit secondes aux États-Unis.

**M. McCabe:** Pas ici, en tout cas. Récemment nous nous sommes adressés à nos membres pour qu'ils limitent d'eux-mêmes le nombre de commerciaux de 15 secondes précisément à cause de ce que vous avez dit.

[Text]

Elizabeth, do you know how many we limited them to, the number of commercial interruptions?

**Ms. Elizabeth McDonald, Vice-president, Television, CAB:** I am not exactly sure.

**Mr. McCabe:** I do not know that number, but we recognize the concern you raise but you have to understand that if the number of commercial interruptions turns off our audiences, we are going to lose those audiences. Believe me, as the numbers that I have shown you illustrate, we are not making an enormous amount of money. I would suggest that the commercial inventory that we do have we need to have in order to support the service. That is what supports Canadian programming. If we are not able to sell those commercials — in the best of all possible worlds, it would be wonderful to have fewer. That is not open to us.

**Senator Davey:** Very early in your presentation you talked about the difficulty with the economy at this particular time vis-a-vis the private broadcasters, and you listed here five factors: Fragmentation, technology, advertising moving into promotion and there are two here I cannot read.

**Mr. McCabe:** Programming costs and technology.

**Senator Davey:** Steep programming costs and technology. To what extent are you being hurt by the fact that I sit home and have one of these little clicker machines and I watch the NFL game, and then when it is time for the commercials, I go over and turn on *Front Page Challenge*. If it is boring and the commercial comes on —

**Senator Atkins:** You go over to *Dallas*.

**Senator Davey:** Yes, go for *Dallas*. To what extent is that hurting you?

**Mr. McCabe:** The fragmentation of the system caused by more and more services becoming available has taken recently up to 5 per cent of our audiences away and that is growing. However, we have not measured the flipping that occurs with the remote control devices. I would bet that very shortly advertisers are going to force us to do that. They are going to want to know who is watching their commercials. One of our members, the president of Can West, has pressed us on that saying we better get in there and measure that first and know what it is we are selling. I would suspect that we have not yet felt the real impact of the remote control device.

**Senator Davey:** Of the five things you listed, did you list them in order of priority?

**Mr. McCabe:** No, I did not.

**Senator Davey:** What would you think is the most important of the five?

**Mr. McCabe:** Ten years ago, of the marketing dollar out there, 60 per cent of it went to media advertising and 40 per cent went to promotion. Today that number is reversed. That is, 60 per cent now goes to the quick pay-off of promotion. So the advertising pie has shrunk considerably. I think that is number one.

**Senator Atkins:** Partly because of cost.

[Traduction]

Elizabeth, savez-vous à combien d'interruptions publicitaires nous les avons limités?

**Mme Elizabeth McDonald, vice-présidente, télévision, ACR:** Je n'en suis pas certaine.

**M. McCabe:** Je ne connais pas le chiffre, mais nous sommes au courant du problème: si le nombre d'interruptions publicitaires déplaît à notre auditoire, nous allons le perdre. Comme le montrent les chiffres que je vous ai donnés, nous ne touchons pas des sommes énormes, n'en doutez pas. À mon avis, la publicité que nous diffusons nous est nécessaire pour financer le service. C'est ce qui finance la programmation canadienne. Si nous n'arrivons pas à vendre ce temps d'antenne—idéalement, ce serait merveilleux d'en avoir moins. Malheureusement, ce n'est pas possible.

**Le sénateur Davey:** Au début de votre exposé, vous avez dit combien la situation financière des radiodiffuseurs privés était difficile. Vous avez énuméré cinq facteurs: le morcellement, la technologie, la publicité qui se transforme en promotion, et puis il y en a deux que je n'arrive pas à lire.

**M. McCabe:** Le coût des émissions et la technologie.

**Le sénateur Davey:** Le coût élevé des émissions et la technologie. Imaginons que je regarde le football et qu'au moment de la publicité je passe à l'émission *Front Page Challenge*. Dans quelle mesure cela vous pénalise-t-il?

**Le sénateur Atkins:** Vous passez plutôt à *Dallas*.

**Le sénateur Davey:** Oui, *Dallas*. Dans quelle mesure cela vous nuit-il?

**M. McCabe:** À cause du morcellement du système et de la multiplication des services, nous avons perdu 5 p. 100 de notre auditoire et ce pourcentage continue de s'accroître. Par contre, nous n'avons pas mesuré le zapping. Je suis prêt à parier que les annonceurs vont nous y forcer prochainement. Ils voudront savoir qui regarde leurs commerciaux. Un de nos membres, le président de Can West, nous y incite en disant que nous aurons intérêt à être les premiers à le faire pour bien savoir ce que nous vendons. Je dirais qu'on n'a pas encore subi toutes les répercussions de l'usage de la télécommande.

**Le sénateur Davey:** Votre liste de cinq facteurs est-elle en ordre de priorité?

**M. McCabe:** Non.

**Le sénateur Davey:** Quel est le plus important?

**M. McCabe:** Il y a 10 ans, 60 p. 100 du budget de marketing allait à la publicité (médias) et 40 p. 100 à la promotion. Aujourd'hui, c'est l'inverse. C'est-à-dire que 60 p. 100 va à la promotion, qui rapporte vite. Le gâteau à se partager est beaucoup plus petit. C'est le premier facteur.

**Le sénateur Atkins:** En partie à cause du coût.

[Text]

**Mr. McCabe:** Partly because of cost, Senator Atkins, but it is also because the view that the marketing companies are taking now is shortened down so much. They are looking for the immediate profit in this quarter. It is a feature of the industry out there, but, yes, you are right, costs have been a factor in this.

**Senator Atkins:** I am sorry. The only reason I say that is that I know relative to the cost of inflation, the cost per \$1,000 of purchasing advertising is significantly higher. If inflation was 4 to 5 percent, the cost per annum increase on advertising was 10 or 12 percent.

**Mr. McCabe:** Yes, and this is the result of the cost pressures on us. I was going to put the cost of programming next to that. The CBC was there and the CTV came into the marketplace. As soon as you introduced the third service into the marketplace, you introduced a third bidder for all the programming, both foreign and domestic, and that drove the cost up considerably. Then you put into the marketplace TSN, YTV and so on and they are also buying some of the same kinds of programming and you have got a fourth bidder in there for a lot of programming. That has really escalated the cost of foreign programming. When CTV is here before you, I believe they will have some things to say about that cost.

The third feature in line here is the regulatory increase and the cost of regulatory requirements. That hits our programming costs, too. What that means is that the cost of the Canadian program goes up because, first of all, the independent production industry is growing in its capacity to produce good programming, but it is still limited. Not too many production companies can produce a program as good as *ENG*. Not that many come out of the system. So the bidding for the top level of production in the Canadian system grows when you put four bidders in the market instead of two, as there were. So that is the third pressure on our costs.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, I do not want to monopolize everybody's time. I would like to make three observations and I will cease and desist. If I can come back, I would like to because it is such an interesting matter.

There are three comments I would like to make, and if you wish to comment on them, by all means. You brought forward the five or six concerns that you had and you think we should make an approach to the CRTC. I agree with all of those concerns but one, and I am delighted quite frankly that the CAB is coming forward with what I would regard as a progressive approach. The only one I disagree with is "those who hear". We could talk about that another time. It seems to me what they are trying to do there is to appease the small market, small stations, but I do not want to go into that one.

The other two points I want to make are these: They are a little less pleasant. You have talked about Canadian character. You have talked about the quality of Canadian programming and the CRTC. Everybody who has been here today and yesterday and tomorrow and the next day is saying and will say how grand things are and will be and how more Canadian we

[Traduction]

**M. McCabe:** En partie à cause du coût, sénateur, mais aussi parce que les compagnies de marketing pensent beaucoup plus à court terme. Elles s'attendent à des bénéfices dans le trimestre qui suit. L'industrie est ainsi faite. Mais vous avez raison, le coût a été un facteur.

**Le sénateur Atkins:** Désolé. Si je dis cela, c'est que je sais que par rapport à l'inflation, le coût par 1 000 \$ d'achat de publicité est considérablement plus élevé. Si l'inflation était de 4 ou 5 p. 100, l'augmentation annuelle du coût de la publicité était de 10 ou 12 p. 100.

**M. McCabe:** Oui, et cela tient aux contraintes financières qui pèsent sur nous. Ensuite, je mettrai le coût des émissions. La CBC avait déjà pignon sur rue et CTV est arrivée sur le marché. Dès qu'un troisième service est arrivé, cela signifiait qu'il y avait un troisième soumissionnaire pour toutes les émissions, nationales et étrangères, ce qui a considérablement fait monter les coûts. Sont ensuite arrivées TSN, YTV, etc., qui achètent le même genre d'émissions, ce qui ajoute encore au nombre de soumissionnaires. Cela a vraiment fait grimper le coût des émissions étrangères. Quand CTV comparaitra, elle aura sûrement des choses à dire à propos du coût.

Troisièmement, il y a eu l'augmentation de la réglementation et des coûts y afférents. Cela a également eu un effet sur le coût de nos émissions. En effet, le coût de l'émission canadienne monte d'abord parce que même si l'industrie de production indépendante est de plus en plus en mesure de produire de bonnes émissions, elle a quand même ses limites. Peu de compagnies de production peuvent créer une série d'aussi bonne qualité que *ENG*. Il n'y en a pas beaucoup. La concurrence pour la production de haut calibre au Canada s'accroît lorsqu'il y a quatre soumissionnaires plutôt que deux, comme c'était le cas. Voilà donc le troisième facteur qui fait monter nos coûts.

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, je ne veux pas monopoliser le temps de parole, mais j'aimerais faire trois observations, après quoi je céderai ma place. Je serais heureux que vous me redonniez la parole, car il s'agit d'un dossier très intéressant.

Il y a trois choses que je voudrais ajouter, et n'hésitez pas à réagir si vous le voulez. Vous nous avez fait part de vos cinq ou six préoccupations et, selon vous, nous devrions prendre contact avec le CRTC. Je souscris à toutes vos préoccupations sauf une, et je suis franchement très heureux que l'Association canadienne des radiodiffuseurs veuille opter pour une démarche progressive. Celle à laquelle je ne souscris pas, cependant, c'est celle qui concerne «ceux qui entendent», mais nous y reviendrons une autre fois. J'ai l'impression que ce que l'on cherche à faire, c'est de satisfaire un peu plus le petit marché, celui des petits postes, mais je n'aborderai pas le sujet.

Je voudrais maintenant faire deux autres observations qui sont moins agréables. Vous avez parlé de caractéristiques canadiennes. Vous avez aussi mentionné la qualité de la programmation canadienne et du CRTC. Tous les témoins qui ont déjà comparu—et je parie que ce sera la même chose avec ceux que nous n'avons pas encore entendus—affirment à quel

[Text]

have and are becoming, but I have been around a long time and I have been listening to those types of comments for almost Finlay's forty years and really we are making remarkably slow progress. It is a stereotype comment of how often private broadcasters — all broadcasters but private broadcasters in particular — have made promise after promise to CRTC commissioner after CRTC commissioner, and nothing happens. Now I take you at your word. I accept what you are saying and I hope for once that you mean it.

The third thing is on the whole lowest common denominator programming and the Americans. I am not even going to talk about that now. I am stunned when I hear the private broadcasters telling me how tough it is. Of course it is tough. It is tough for everybody in this particular economy. There are a lot of reasons that are wrong, but, honourable senators and Mr. Chairman, no tag day is required for any private broadcaster in the country. I have the figures here for 1980. According to the CRTC the seventeen privately owned TV stations in Canada took in more than ten million dollars in advertising during the year ending August 31, 1988.

I am not opposing advertising. I understand the function of the CRTC vis-a-vis the CBC. I understand all of those things, but I believe lots of money has been made by the private broadcasters and it is incumbent upon them to continue to produce more and better Canadian programming. The promises are made over and over again. They never seem to happen. Mike, you know, we are old friends and I value your friendship and I respect you a great deal, but why should I believe you more than these other guys? It has not happened.

**Mr. McCabe:** Senator, yes, it has been in private broadcasters' interests in the past to take the position that we make all our money on our American programming and will do as little Canadian as we can get away with. That has been in the commercial interests in the past and I am suggesting the game has changed entirely. That is, by the middle of this decade we will have direct broadcast by satellite from the United States, more than one likely, bring, one suggestion is, 108 channels down upon our major markets, the other suggestion is 80.

At that point we will only survive as private broadcasters to the extent that we are good and to the extent that we provide something distinctive. We will not make a dollar out of providing more and more Bill Cosbys. They will get enough of that from the death star. We have done a 180-degree turn in the industry. We have said and it is the policy of the industry — and this is a change — we have said that our future revenue growth, our future audience growth will come from our distinctive Canadian programming. We have said to the CRTC we must in the next five years get good enough so we win the competition with the clicker rather than lose it.

I am saying the reason you should believe us now is that the game has changed entirely. We have to produce good Canadian programming in order to be distinctive. I would suggest we are doing it. I would suggest it is starting to happen.

[Traduction]

point tout ira pour le mieux désormais et à quel point nous devenons de plus en plus canadiens. Mais vous savez, je ne suis pas né d'hier, cela fait presque 40 ans que j'entends la même ritournelle, et j'ai l'impression au contraire que nous progressons très lentement. Les radiodiffuseurs — et plus particulièrement ceux du secteur privé — ont de tout temps fait la même promesse au CRTC, sans que cela change en fait quoi que ce soit. Mais j'ai décidé de vous croire sur parole. Et j'espère que cette fois-ci vous avez l'intention de respecter vos promesses.

Le troisième point concerne toute la question du plus petit dénominateur commun dans la programmation et des Américains. Mais je n'en parlerai pas pour l'instant. Je suis sidéré d'entendre les radiodiffuseurs privés m'affirmer à quel point les temps sont durs pour eux. Bien sûr qu'ils le sont. Ils le sont pour n'importe qui, étant donné la situation actuelle de l'économie. Les raisons ne sont peut-être pas toujours les bonnes, mais mesdames et messieurs les sénateurs et monsieur le président, les radiodiffuseurs privés canadiens n'ont aucun besoin qu'on fasse la quête pour eux. J'ai ici les chiffres de 1980. D'après le CRTC, les 17 postes de télévision privés au Canada ont rapporté plus de 10 millions de dollars en publicité au cours de l'exercice se terminant le 31 août 1988.

Je n'ai rien contre la publicité et je comprends très bien le rôle que joue le CRTC dans la vie de Radio-Canada. Je comprends tout cela, mais je crois que les radiodiffuseurs privés ont fait beaucoup d'argent et qu'il leur revient donc de produire de meilleures émissions canadiennes et en plus grand nombre. Vous nous faites continuellement les mêmes promesses, mais en vain. Monsieur McCabe, nous sommes de vieux amis, votre amitié me tient à cœur et je vous respecte beaucoup, mais pourquoi devrais-je croire en votre parole plutôt qu'à celle des autres? Rien de ce que vous avez promis ne s'est concrétisé.

**M. McCabe:** Monsieur le sénateur, dans le passé, il était en effet de l'intérêt des radiodiffuseurs d'affirmer que c'était la programmation américaine qui nous rapportait le plus d'argent et que, par conséquent, il fallait produire le moins d'émissions canadiennes possible. C'était ce que dictait en effet la situation commerciale d'autrefois, mais tout cela a bien changé. D'ici le milieu de la décennie, nous aurons la radiodiffusion directe par satellite des États-Unis, et 108 canaux, selon les uns, ou 80, selon les autres, viendront inonder nos grands marchés.

Lorsqu'il en sera ainsi, les radiodiffuseurs privés ne survivront que s'ils sont excellents et que s'ils peuvent offrir quelque chose de différent. Ce n'est pas une autre émission du type de celle de Bill Cosby qui nous fera gagner de l'argent. Mais notre industrie a changé complètement de cap. Nous avons maintenant pour politique que nos revenus ne pourront croître, tout comme notre auditoire, que si nous offrons une programmation typiquement canadienne. Nous avons affirmé au CRTC qu'au cours des cinq prochaines années, nous nous améliorerons suffisamment pour gagner la course qui nous oppose à nos concurrents.

Si je vous demande de nous croire aujourd'hui, c'est que les règles du jeu ont changé du tout au tout. Pour qu'on puisse nous distinguer des autres, nous devons produire des bonnes émissions canadiennes. Or, je crois que nous commençons déjà

[Text]

You do not see a lot of it because a lot of it is happening in local communities. We have an enormous list of the kinds of programming our communities do for audiences such as native peoples, farming environments, seniors, children, et cetera, and they are very good local shows. We are local broadcasters. We are doing a lot of that. I do not think you in terms of your viewing would necessarily see that.

I am also suggesting that our networks, CTV and Global, TVA and Quatre Saison are in fact improving with programs like *ENG* and *Neon Rider* and so on. I believe the processes that you and your colleagues in the past have been pressing to move forward are now being moved forward by economic necessity, and that is going to be incredibly powerful.

**The Chairman:** It behooves the chairman of a parliamentary committee to suggest that the questions being put to you are not exactly relevant to the act under discussion. However, you did bring up some very important matters. The questions have been fine to date, but I will ask the committee to extend the time for the witnesses tonight.

**Senator Davey:** I apologize, Mr. Chairman. That is my fault.

**Mr. McCabe:** Well, I apologize for being so long-winded.

**The Chairman:** There have been some very interesting points brought up about strengthening the CRTC, the Hewitt asides thing, the power of direction, the performance incentives, the employment equity issue. Could I ask the other senators to address some of those points, or if you want to bring up others, would you restrict them to the act under examination?

**Senator Graham:** Are you suggesting some malice of forethought, that I might have a tendency to ramble, Mr. Chairman?

**Senator Atkins:** I think we expect to hear about local broadcasting in Sydney.

**Senator Graham:** Never.

**Mr. McCabe:** We have all these broadcasters around the table.

**Senator Graham:** With respect to the concerns that you raised, did you appear before the committee in the other place?

**Mr. McCabe:** Yes, we did.

**Senator Graham:** Did you propose the same amendments or did you propose other amendments that might have been accepted?

**Mr. McCabe:** We proposed a number of amendments and they were not accepted in the committee, but in the transition from Bill C-136 to C-40, they found their way into the bill. We did make these points to the House committee and the House committee chose not to agree with our proposals.

**Senator Graham:** Are you aware that Mr. Colville, the Chairman of the CRTC, appeared before the committee last night?

[Traduction]

à le faire. Vous ne le remarquez peut-être pas, étant donné que cela se fait surtout à l'échelle locale. Nous avons toute une liste de très bonnes émissions locales faites à l'intention de publics comme les autochtones, les milieux agricoles, les personnes âgées ou les enfants, notamment. Nous sommes des radiodiffuseurs particulièrement axés vers les collectivités locales, ce que vous ne constatez peut-être pas de votre point de vue à vous.

Voilà pourquoi je vous dis que nos réseaux, de CTV et de Global comme de TVA et de Quatre Saisons, s'améliorent en diffusant des émissions comme *ENG* ou comme *Neon Rider*, par exemple. Ce que vous et vos collègues préconisez déjà depuis longtemps, nous y arrivons aujourd'hui par nécessité économique, et c'est peut-être là un des incitatifs les plus puissants.

**Le président:** Il me revient, en tant que président d'un comité parlementaire, de souligner que les questions posées ne découlent pas nécessairement du projet de loi à l'étude, même si vous avez soulevé des points très importants. Vous avez posé de bonnes questions jusqu'à maintenant, mais je me vois obligé de vous demander d'accorder plus de temps aux témoins.

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, c'est de ma faute.

**M. McCabe:** J'ai été, moi aussi, très verbeux.

**Le président:** On a dit des choses très intéressantes au sujet du renforcement du CRTC, au sujet de l'affaire Hewitt, du pouvoir de direction, des incitatifs au rendement ou de l'équité en matière d'emploi. Puis-je demander aux autres sénateurs de s'en tenir à ces grands points, ou s'ils veulent en soulever d'autres, puis-je leur demander de se limiter au projet de loi à l'étude?

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, entendriez-vous par là que j'ai parfois tendance à radoter?

**Le sénateur Atkins:** Nous nous attendons à entendre parler de la radiodiffusion locale à Sydney.

**Le sénateur Graham:** Jamais.

**M. McCabe:** Nous avons tous ces radiodiffuseurs autour de la table.

**Le sénateur Graham:** Avez-vous comparu devant le comité de l'autre place pour exprimer les préoccupations que vous soulevez?

**M. McCabe:** Oui, nous avons comparu.

**Le sénateur Graham:** Avez-vous proposé les mêmes amendements ou en avez-vous proposé d'autres qui auraient été acceptés?

**M. McCabe:** Nous avons proposé plusieurs amendements, qui n'ont pas été retenus par le comité, mais qui se sont retrouvés dans le projet de loi au moment de la transition de C-136 à C-40. Nous avons signalé ces questions à l'attention du comité de la Chambre, mais celui-ci a choisi de ne pas retenir nos propositions.

**Le sénateur Graham:** Êtes-vous au courant du fait que le président du CRTC, M. Colville, a comparu devant le comité hier soir?

[Text]

**Mr. McCabe:** Yes, indeed.

**Senator Graham:** He expressed some concerns. Did you get a copy of his statement?

**Mr. McCabe:** I have not seen a copy of his statement, but I have had some discussion with him about his views.

**Senator Graham:** Let me just refer you, Mr. Chairman, with your permission, a couple of sentences with respect to the combined powers of direction and review. He said that he respects the legitimate right of the government to issue directions on broad public policy matters. He said that, while there has been some attempt to separate this power from the existing power to review CRTC decisions, we believe that the possibility still exists for a weakening of the independence of the commission through double-barrelled government intervention on a particular basis by both direction, review and so on. He said that the CRTC strongly believes that the review function should be left to the courts as the proper forum for the review of our decisions. How would you react to that? Is that a practical suggestion?

**Mr. McCabe:** Could I ask our legal counsel to say something about that?

**Mr. Scapillati, Corporate Counsel, Canadian Association of Broadcasters:** In particular matters that relate to the operation of the CRTC and its powers, the review by the courts certainly does continue to exist. The matters that are left for review by Governor in Council are those matters dealing with licensing and that deal with particular matters of policy. Therefore, the courts are in the position currently to decide on matters of law; whereas if you had an issue dealing with a matter of licensing or policy, the courts presently do not have that power, and I do not think that you could possibly give the courts that power given the structure of the regulatory system.

So basically what he is saying is give the CRTC some very definitive powers and have the CRTC operate within those powers subject to the power of direction, but then let the commission make its decisions and let the courts decide whether or not the decisions are within the directive powers and also the powers given to the CRTC by the legislation. Therefore, the powers of policy and licensing would not be reviewable by the cabinet at that time. So the decisions of the CRTC would be final and would only be challenged if the CRTC went beyond its mandate or its jurisdiction or some policy direction given to it by Governor in Council.

So that is basically, I believe, what Mr. Colville is saying. Once the parameters have been set, then let the courts decide whether the CRTC has lived up to those powers.

**Senator Atkins:** The question is, is that good or bad?

**Mr. Scapillati:** I would suggest that that would be good.

**The Chairman:** What would be good?

[Traduction]

**M. McCabe:** Oui, je le suis.

**Le sénateur Graham:** Il a exprimé certaines préoccupations. Avez-vous obtenu copie de son exposé?

**M. McCabe:** Je n'ai pas vu le texte de son exposé, mais j'ai eu l'occasion de discuter avec lui de ses vues.

**Le sénateur Graham:** Si vous le permettez, monsieur le président, je voudrais vous mentionner quelques phrases de cet exposé relativement au cumul des pouvoirs de direction et d'examen. Il a dit qu'il respectait le droit légitime du gouvernement d'émettre des directives sur les grandes orientations. Il a dit que, bien qu'on ait essayé de dissocier ce pouvoir du droit de regard existant sur les décisions du CRTC, nous estimons que l'indépendance du conseil pourrait être compromise relativement à certaines questions par une intervention de l'État sur deux fronts, grâce à ses pouvoirs de direction et d'examen. Il a dit que le CRTC pensait fermement que la fonction d'examen devait être laissée aux tribunaux, qui seraient l'instance appropriée pour revoir les décisions du conseil. Que pensez-vous de cette proposition? Est-elle pratique, à votre avis?

**M. McCabe:** Notre avocat pourrait-il répondre à cette question?

**M. Scapillati, avocat de l'Association canadienne des radio-diffuseurs:** Il ne fait aucun doute, en ce qui concerne les questions précises touchant au fonctionnement et aux attributions du CRTC, que le pouvoir d'examen des tribunaux continue d'exister. Les questions soumises à l'examen du gouverneur en conseil sont celles relatives à l'attribution des licences et celles touchant certaines grandes orientations. Ainsi, selon le régime actuel, les tribunaux peuvent statuer sur des questions de droit; par contre, ils n'ont pas ce pouvoir à l'heure actuelle pour ce qui est des questions d'attribution des licences ou des grandes orientations, et je ne pense pas que vous puissiez le leur donner sous le régime réglementaire en vigueur.

Ce qu'il dit essentiellement, c'est qu'il faudrait conférer au CRTC des pouvoirs bien précis que celui-ci pourrait exercer sous réserve du pouvoir de direction du gouverneur en conseil, mais qu'il faudrait permettre au conseil de prendre ses décisions et laisser aux tribunaux le soin de décider si ces décisions sont conformes au pouvoir de direction de même qu'au pouvoir conféré au CRTC par la loi. Ainsi, les décisions prises par le CRTC relativement aux grandes orientations et à l'attribution des licences ne seraient pas soumises au droit de regard du Cabinet au moment où elles seraient prises. Elles seraient donc sans appel et ne pourraient être contestées que si elles dépassaient les limites du mandat ou de la compétence du CRTC ou si elles allaient à l'encontre d'une directive en matière d'orientation qui lui aurait été donnée par le gouverneur en conseil.

C'est donc ainsi que j'interprète, essentiellement, les propos de M. Colville. Une fois les paramètres établis, qu'on laisse aux tribunaux le soin de décider si le CRTC a exercé ses pouvoirs de façon légitime.

**Le sénateur Atkins:** La question est de savoir s'il serait opportun de procéder ainsi.

**M. Scapillati:** À mon avis, ce serait opportun.

**Le président:** Qu'est-ce qui serait opportun?

[Text]

**Mr. Scapillati:** To have the decisions of the CRTC stand, as long as they are within its powers, and not to have an appeal by the Governor in Council.

**The Chairman:** I have to read this into the record again. The power of direction and the power of review, I admit, were not recommended by the Caplan-Sauvageau Committee. They didn't recommend both, they recommended one or the other. However, if it is suggested here that this is government interference or heavy-handed government, you have to look at the safeguards that have been put into the act which, for all practical purposes, have muzzled the government.

It says that: Directions can only be issued in respect of broad policy and regulatory objectives. They cannot be issued in respect of a particular licensing application; nor can they have a retroactive effect. Furthermore, the minister must consult with the CRTC before issuing an order, then publish the order in the Canada Gazette, table the order in Parliament where it would stand referred to a committee for forty days before coming into effect. Thereafter the minister must again consult with the commission before formally issuing a direction. At the same time the government has retained a limited power to review CRTC decisions. It must be clearly understood that this power is quite different and is indeed complementary to the power to issue policy directions. Without this power of review, CRTC decisions would in some respects be effectively beyond appeal.

The power to review CRTC decisions exists without any limitation under section 23 of the current act. Bill C-40, on the other hand, limits the review power to cases where a CRTC decision departs from the fulfillment of the policy objectives of clause 3 of the bill or the objectives of the direction issued to the commission by the Governor in Council.

Now I bore you with this because I suspect that Senator Graham is puckering up to something.

**Mr. McCabe:** I hope you understand. We have not objected to the power of review. Neither in the House nor in front of this committee have we talked about the power of review. Our concern is about the power of direction. Our concern is that it be a general power, and I recognize the words are in there; that is, in respect of general matters, but we believe that in the language of the act it is still possible for quite detailed direction to occur and in that respect, for instance, the previous Minister of Communications suggested in respect of this new service, TV5—the French language service which has a number of partners, Canada being one of them—that if cable companies would not carry it, they would require, under the power of direction, that cable systems carry it, that they carry it free or at a reasonable price and that they carry it on the basic cable. We do not think that the government should be direct-

[Traduction]

**M. Scapillati:** Que les décisions du CRTC soient sans appel du moment qu'elles ne dépassent pas les limites des pouvoirs conférés au CRTC et qu'elles ne soient pas soumises au droit de regard du gouverneur en conseil.

**Le président:** Je me dois de répéter cette observation pour qu'elle soit encore une fois consignée au compte rendu. Le cumul du pouvoir de direction et du pouvoir d'examen, je le reconnais, n'a pas été recommandé par le comité Caplan-Sauvageau. Il n'a pas recommandé les deux, mais l'un ou l'autre. Toutefois, si on laisse entendre qu'il s'agit d'une intervention ou d'une mainmise de l'État, il ne faut pas oublier les mesures de protection que prévoit la nouvelle loi et qui, à toutes fins utiles, constituent un baillon pour l'État.

Il est dit que le gouverneur en conseil ne peut donner d'instructions qu'en ce qui concerne les objectifs de la politique de radiodiffusion ou la réglementation. Ainsi, il ne peut pas donner d'instructions relativement à une demande de licence en particulier; par ailleurs, ses instructions n'ont aucun effet rétroactif. En outre, avant de prendre un décret, le ministre doit consulter le CRTC, puis le décret est publié dans la Gazette du Canada et déposé au Parlement, pour être ensuite déféré à un comité pendant un période de 40 jours avant qu'il puisse être mis en vigueur. Par la suite, le ministre doit consulter de nouveau le conseil avant de prendre officiellement quelque décret que ce soit. Par ailleurs, le gouvernement conserve un certain pouvoir restreint pour ce qui est de revoir les décisions du CRTC. Il faut bien comprendre que ce pouvoir est tout à fait distinct du pouvoir de donner des instructions sur les grandes orientations, qu'il vient d'ailleurs compléter. En l'absence de ce pouvoir d'examen, les décisions du CRTC échapperaient effectivement, à certains égards, à toute possibilité d'appel.

Le pouvoir d'examiner les décisions du CRTC, tel qu'il est défini à l'article 23 de la loi existante, n'est soumis à aucune restriction. Le projet de loi C-40, par contre, limite l'exercice de ce pouvoir aux seules décisions du CRTC qui s'écarteraient de la réalisation des objectifs de la politique de radiodiffusion, tels qu'ils sont définis à l'article 3 du projet de loi, ou des objectifs des instructions données au conseil par le gouverneur en conseil.

Je vous ennuie sans doute, car il semble que le sénateur Graham s'apprête à dire quelque chose.

**M. McCabe:** Je tiens à bien faire comprendre que nous ne nous opposons pas au pouvoir d'examen. Nous n'avons soulevé cette question ni devant le comité de la Chambre ni devant celui-ci. Ce qui nous inquiète, c'est le pouvoir de donner des instructions. Nous souhaiterions que ce pouvoir soit d'ordre général, et je reconnais qu'il est dit en toutes lettres que le gouverneur en conseil peut donner des instructions d'application générale. Cependant, malgré ce libellé, nous croyons que le gouverneur en conseil pourrait, en vertu de la nouvelle loi, donner des instructions très détaillées. J'invoque à cet égard l'exemple de l'ancien ministre des Communications qui avait laissé entendre, relativement au nouveau service de TV5—la chaîne de langue française à laquelle participent un certain nombre de partenaires, dont le Canada—que, si les câblodistributeurs refusaient de le distribuer, on donnerait des instruc-

*[Text]*

ing something that is that specific. It seems to me that that gets right to the heart of the independence of the regulator who is maintaining an overview of the system.

Yes, we know the power of direction is hedged about as you have read out the safeguards there, but we remain concerned.

**The Chairman:** Well, the CBC told us the other night that—

**Senator Graham:** Mr. Chairman, on a point of order, I suggest that you be less defensive and more impartial as chairman.

**The Chairman:** I was asking the witness other questions supplementary to what you said.

**Senator Graham:** You should have stated it as a supplementary.

**The Chairman:** CBC NewsWorld, for instance, is not carried in Cape Breton because the cable companies will not carry it.

**Mr. McCabe:** Well, I think the Canadian Cable Television Association should be asked why not. I gather they are coming up next. That is the decision of a cable company, but I would suggest that whatever may have been the decision of the cable company and whatever the goods and bads of that particular decision, it is still not up to the government of the day to direct a cable system to carry a particular service. That direction gets into too much detail on the system.

**Senator Graham:** You expressed some concerns about the "they who hear decide" approach.

**Mr. McCabe:** Yes.

**Senator Graham:** What would you propose as an alternative?

**Mr. McCabe:** Our concern, senator, is that if you allow a panel sitting in Victoria to make a decision and then, on its own without reference to the executive committee of the CRTC, allow another panel in a similar case to make a decision in Sydney, you run the risk of decisions that are not fair to one broadcaster or the other. They may be quite different.

Our concern that this be a single system. We are a relatively small country. We need an overview in this system. We do need the executive committee system that we currently have. What that means is the people who hear the applications or who have the policy here have to, in fact, come back and discuss with their colleagues what is best for the country; not just what do the three of us sitting here think is a good idea.

*[Traduction]*

tions pour qu'ils soient obligés de le faire, pour qu'ils soient obligés de le distribuer gratuitement ou à un prix raisonnable dans le cadre des services de base assurés par les câblodistributeurs. Nous sommes d'avis que le gouvernement ne devrait pas donner d'instructions relativement à une question aussi précise. Il me semble qu'on touche ici à l'indépendance même de l'organisme de réglementation qui est censé exercer un droit de regard sur le système.

Oui, nous savons bien qu'il existe des mesures de protection pour limiter ce pouvoir de donner des instructions, comme vous l'avez indiqué, mais nous n'en demeurons pas moins inquiets.

**Le président:** Eh bien, l'autre soir, les représentants de Radio-Canada nous ont dit . . .

**Le sénateur Graham:** J'invoque le Règlement, monsieur le président, pour vous demander d'être moins sur la défensive et de vous montrer plus impartial comme président.

**Le président:** Je ne faisais que poser au témoin des questions complémentaires aux vôtres.

**Le sénateur Graham:** Vous auriez dû l'indiquer.

**Le président:** Le service News World de Radio-Canada, par exemple, n'est pas offert au Cap Breton parce que les câblodifuseurs refusent de le distribuer.

**M. McCabe:** Eh bien, je pense qu'on devrait demander des explications à l'Association canadienne de télévision par câble. Je crois savoir que c'est le prochain groupe que vous entendrez. Il s'agit là de la décision d'un câblodistributeur en particulier, mais il me semble que, quelle qu'ait été la décision et quels qu'en aient été ses mérites, ce n'est pas au gouvernement du jour d'ordonner à un câblodistributeur d'assurer un service en particulier. S'il donnait des instructions en ce sens, il se mêlerait de trop près au fonctionnement du système.

**Le sénateur Graham:** Vous avez exprimé certaines inquiétudes au sujet du fait que l'instance décisionnelle serait aussi l'instance qui entendrait la cause.

**M. McCabe:** En Effet.

**Le sénateur Graham:** Que proposeriez-vous comme solution de rechange?

**M. McCabe:** Notre inquiétude, sénateur, tient au fait que, si l'on permet à un comité à Victoria de prendre une décision, sans devoir s'en remettre au comité directeur du CRTC, et si l'on permet à un autre comité à Sydney de prendre une décision dans un cas semblable, ces décisions risquent d'être injustes pour l'un ou l'autre des radiodiffuseurs. Elles pourraient être très différentes l'une ou l'autre.

Si nous sommes préoccupés, c'est parce que nous avons un seul système en place au Canada. Notre pays compte assez peu d'habitants. Nous avons besoin que le système soit soumis à un droit de regard. Nous avons besoin de la formule en place qui donne ce droit de regard au comité directeur. Ainsi, ceux qui entendent les demandes ou qui appliquent la politique doivent, en fait, retourner voir leurs collègues pour en discuter avec eux et décider de ce qui est dans l'intérêt du pays; il ne suffit pas que les trois membres du comité décident entre eux ce qui convient.

[Text]

**Senator Atkins:** When you refer to the executive committee, you really mean the board of the CRTC.

**Mr. McCabe:** Yes. The executive committee consists of all of the fulltime members of the CRTC. There are a few part-time members.

**Senator Atkins:** I just wanted to clarify that.

**Senator Graham:** Because the witness had mentioned Sydney, I thought that Senator Atkins was going to rise in indignation about the closing of the CBC station down there, and since you did mention Sydney, I want to —

**Mr. McCabe:** I walked into it, did I?

**Senator Graham:** —raise a point and ask whether or not the private broadcasters will move into those markets where the CBC has closed its stations?

**Mr. McCabe:** In a number of markets the private broadcaster, because CBC was there, did not see a commercial market that was possible, and therefore they are not there. In Newfoundland, for example, CJOM had been there but moved out of Corner Brook. In respect of the Windsor situation and like situations elsewhere, a number of broadcasters are looking at whether there are opportunities to serve that market better. In respect of the Sydney situation, we know that MITV is looking at whether they may be able to serve Sydney better.

Across the country we private broadcasters see this as an opportunity to move in and possibly improve services. Over the next months, we will see some of the responses emerging.

**The Chairman:** But these are transmitters which the CBC has no intention of giving up even though they have closed down. They are not going to give those up at the expense of the national system. It still goes through those posts, those masts.

**Mr. McCabe:** But the question is, can the stations that service those regions beef up the service.

**Senator Graham:** We had a CTV affiliate in Sydney which closed in the early 1980s. Now the CBC has closed its operation.

**Mr. McCabe:** Again a question of market, but it is interesting that in the Sydney market, even with ATV coming out of Halifax, we consistently top the market, for instance, in local news. I have here the BBM statistics for the spring 1990: CJCV's twenty-two shares versus CBIT's twelve shares. We are quite popular in that marketplace even though CBC happened to be on the ground in the marketplace.

**Senator Graham:** There may be a more recent survey that indicates that the CBC supper hour program was one or two percentage points ahead of ATV in that particular market area.

**Ms. McDonald:** The difference in that audience share has to do with a time difference—CBC news and the ATV news are

[Traduction]

**Le sénateur Atkins:** Quand vous parlez du comité directeur, vous entendez par là le conseil d'administration du CRTC.

**M. McCabe:** Oui. Le comité directeur est composé de tous les commissaires à plein temps du CRTC. Le conseil a aussi certains commissaires à temps partiel.

**Le sénateur Atkins:** Je voulais simplement que cela soit bien compris.

**Le sénateur Graham:** Comme le témoin avait parlé de Sydney, je m'imaginais que le sénateur Atkins allait prendre la parole pour s'indigner du fait que Radio-Canada a fermé sa station dans cette localité, et puisque vous avez parlé de Sydney, je veux . . .

**M. McCabe:** J'ai donné dans le panneau, n'est-ce pas?

**Le sénateur Graham:** Je veux vous demander si les radiodiffuseurs privés s'installeront dans ces marchés où la Société Radio-Canada a fermé ses stations.

**M. McCabe:** Dans un certain nombre de ces localités, les radiodiffuseurs privés étaient absents puisque le marché ne leur paraissait pas rentable compte tenu de la présence de Radio-Canada. À Terre-Neuve, par exemple, la station CJOM, qui diffusait de Corner Brook, avait décidé de quitter ce marché. Pour ce qui est de Windsor et d'autres localités semblables, un certain nombre de radiodiffuseurs cherchent à voir s'il serait possible de mieux desservir ces marchés. Quant à Sydney, nous savons que MITV discute actuellement de la possibilité de mieux desservir ce marché-là.

D'un bout à l'autre du pays, les radiodiffuseurs privés y voient une occasion d'occuper ces marchés et peut-être d'améliorer le service. Certains feront sûrement connaître leur décision d'ici quelques mois.

**Le président:** Mais la Société Radio-Canada n'a aucunement l'intention de renoncer à ces émetteurs même si elle a fermé ses stations. Elle ne va pas s'en dessaisir au détriment du système national. Elle continue de faire passer le signal par ces pylones.

**M. McCabe:** Mais la question est de savoir si les stations qui desservent ces régions pourront améliorer le service.

**Le sénateur Graham:** Nous avions à Sydney une station du réseau CTV qui a cessé ses activités au début des années 80. La Société Radio-Canada a maintenant elle aussi fermé sa station.

**M. McCabe:** C'est encore une fois une question de marché, mais il est intéressant de noter que, sur le marché de Sydney, alors même que nous avons la station ATV qui diffuse de Halifax, nous sommes constamment au premier rang, par exemple, pour les nouvelles locales. J'ai ici les statistiques du BBM du printemps 90: 22 parts d'auditoire pour CJCV contre 12 pour CBIT. Notre cote d'écoute est très élevée sur ce marché, même si la station de Radio-Canada y était aussi présente.

**Le sénateur Graham:** Il y a peut-être aussi une enquête plus récente qui révèle que l'émission diffusée par Radio-Canada le soir à l'heure du dîner devançait de un ou deux points celle du réseau de ATV sur ce marché.

**Mme McDonald:** Les parts d'auditoire diffèrent notamment en raison d'une différence de créneau horaire—celui-ci étant

[Text]

at slightly different times—but where they have been competing head on, ATV has been consistently over.

**Senator Graham:** I think I made reference to that the other evening with respect to the CBC supper hour program. You mentioned that you have a code of ethics.

**Mr. McCabe:** Yes.

**Senator Graham:** Do you have any language in your bylaws or in your charter with respect to promotion of national unity? Do you feel that is part of your responsibility?

**Mr. McCabe:** Quite specifically we launched some months prior to the Citizens Forum a new program called Canadians Talking to Canadians. For instance, CHBC in Kelowna has a program where they are teamed up with Quatre Saison in Montreal. They have students who are studying English and French in the opposite communities who do a regular program in which they exchange on issues of the day. There is a range of standard broadcasting programs on its radio network. Indeed, material comes out of its Montreal station to its Toronto station to its other stations across the country and they have Pan-Canadian talk shows.

We have also been in close discussion with Mr. Spicer and would expect that we will be running this Canadians-talking-to-Canadians program parallel to his as we try to enhance that effort through our talk shows and through special programming that goes alongside his exercise.

**The Chairman:** Mr. McCabe, very admirable, but I think the thrust of Senator Graham's question was do you have any objections to the change from national unity to the present wording in the bill? That was Senator Graham's question.

**Senator Graham:** Not necessarily. I am interested in what the private broadcasters consider to be part of their mandate.

**The Chairman:** I am interested, gentlemen, in keeping us on the bill. There is a change to the act with respect to the elimination of the term "national unity". That is what we are describing.

**Mr. McCabe:** That relates to the CBC.

**The Chairman:** That is correct. That is in the act, and Senator Graham surely would not be holding us up asking what the views of the private broadcasters are on national unity. We know that, but we want to know what your views are on Bill C-40.

**Mr. McCabe:** In respect of the change to remove the responsibility from the CBC for national unity?

**The Chairman:** Yes, the change in the wording.

[Traduction]

légèrement différent pour les bulletins de nouvelles de Radio-Canada et de ATV respectivement—mais quand le créneau horaire est le même, la part d'auditoire est constamment plus élevée pour ATV.

**Le sénateur Graham:** Je crois y avoir fait allusion l'autre soir quand j'ai parlé de l'émission diffusée par Radio-Canada pendant le dîner. Vous avez dit que vous avez un code d'éthique.

**M. McCabe:** C'est juste.

**Le sénateur Graham:** Vos règlements ou vos statuts contiennent-ils une disposition relative à la promotion de l'unité nationale? Croyez-vous que cela fait partie de vos responsabilités?

**M. McCabe:** Je vous donnerai un exemple très précis. Quelques mois avant la création du Groupe de consultation des citoyens, nous avons lancé une nouvelle tribune publique appelée Canadians Talking to Canadians. Ainsi, CHBC à Kelowna est jumelé à Quatre Saisons à Montréal; des étudiants qui apprennent le français et l'anglais dans les deux localités participent à un programme dans le cadre duquel ils échangent sur des questions d'actualité. Toute une gamme d'émissions semblables sont diffusées par le réseau radio. Le signal diffusé à partir de la station de Montréal est envoyé à la station de Toronto et à d'autres stations dans les différentes régions du pays, de sorte que nous avons des lignes ouvertes pancanadiennes.

Nous sommes également en contact étroit avec M. Spicer, et nous prévoyons que notre tribune publique Canadians-talking-to-Canadians pourra en quelque sorte servir de complément aux travaux du Groupe de consultation grâce aux lignes ouvertes et aux émissions spéciales que nous diffuserons.

**Le président:** C'est une initiative très admirable, monsieur McCabe, mais je crois que la question du sénateur Graham visait essentiellement à savoir si vous vous opposez au nouveau libellé contenu dans le projet de loi relativement à l'unité nationale. Voilà ce que le sénateur Graham vous a demandé.

**Le sénateur Graham:** Pas nécessairement. Je veux savoir ce que les radiodiffuseurs privés considèrent comme faisant partie de leur mandat.

**Le président:** Je souhaite, messieurs, que nous nous en tenions au projet de loi. Ce projet de loi contient une modification visant à supprimer les termes «unité nationale». C'est de cela qu'il s'agit.

**M. McCabe:** Cette disposition concerne la Société Radio-Canada.

**Le président:** En effet. C'est ce qui figure dans la loi, et je suis sûr que le sénateur Graham ne voudrait pas nous retarder en vous interrogeant sur ce que les radiodiffuseurs privés pensent de l'unité nationale. Nous le savons, mais nous voulons savoir ce que vous pensez du projet de loi C-40.

**M. McCabe:** En ce qui concerne la modification visant à relever Radio-Canada de sa responsabilité à l'égard de l'unité nationale?

**Le président:** Oui, en ce qui concerne la nouvelle formulation.

[Text]

**Senator Graham:** Mr. Chairman, I object again to your intervention.

**The Chairman:** Well, we will be here —

**Senator Graham:** Well, that is just too bad. I am prepared to sit for awhile and perhaps you should be, too. It is not often that we have the president of the Canadian Association of Broadcasters before us, and I am interested in knowing, because we are a committee representing the people of Canada and because we are in a crisis situation in this country, whether or not the Canadian Association of Broadcasters considers it necessary to have anything with respect to the promotion of national unity in its mandate.

**Mr. McCabe:** I am not entirely sure what you mean by mandate, but I can say that we consider it part of our responsibility to promote national unity in this country, and indeed I would expect that it is the responsibility of the central government of this country to do that, and in such emanations as the public broadcaster that responsibility should reside.

**Senator Graham:** Thank you.

**Senator Spivak:** I would like to understand why you object to clause 11(b). What is it called? The performance —

**The Chairman:** The performance incentive.

**Senator Spivak:** Right. I did not catch your objection. It would interfere with your ability to compete?

**Mr. McCabe:** The performance incentive proposal was a proposal to assess broadcasters a certain amount of money that they could earn back by programming Canadian programming above the 60 per cent requirement that they currently have. When we took a look at it, the economics of it said, especially when we are in such difficult economic times that we are down to 4 per cent after-tax-profit, we said, what would be the commercial reaction to that proposal? It would have been to take the programming money we are now spending and stretch it over —

**Senator Spivak:** I understand that now.

**Mr. McCabe:** — over more hours of programming, and the effect of that is that we end up with worse programming.

**Senator Spivak:** I understand that. Do you now have 60 per cent Canadian programming?

**Mr. McCabe:** That is correct. We would lose our licences if we did not provide 60 per cent Canadian programming and 50 per cent in prime time.

**Senator Spivak:** Do I understand that you are saying this will be abused? This particular —

**Mr. McCabe:** Yes.

**Senator Spivak:** — point in the legislation will be abused because private broadcasters are smart enough to know how to get around it?

**Mr. McCabe:** But it was going in the wrong direction entirely. The direction we need is not more hours of Canadian

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Je m'oppose encore une fois à votre intervention, monsieur le président.

**Le président:** Eh bien, nous serons ici . . .

**Le sénateur Graham:** Eh bien, tant pis. Je suis prêt à siéger pendant un certain temps sur cette question et vous devriez peut-être l'être aussi. Ce n'est pas souvent que nous avons l'occasion de recevoir le président de l'Association canadienne des radiodiffuseurs, et je veux savoir, étant donné que nous sommes ici en tant que comité pour représenter les Canadiens et que le pays se trouve actuellement en état de crise, si l'Association canadienne des radiodiffuseurs croit qu'il est nécessaire d'inclure dans son mandat une disposition relative à la promotion de l'unité nationale.

**M. McCabe:** Je ne suis pas absolument sûr de ce que vous entendez par le mandat de l'association, mais je peux vous dire que nous considérons que la promotion de l'unité nationale fait partie de notre responsabilité et j'estime par ailleurs que c'est aussi la responsabilité du gouvernement central de notre pays, laquelle doit être assumée par les autres organes qui émanent du gouvernement, notamment le radiodiffuseur public.

**Le sénateur Graham:** Je vous remercie.

**Le sénateur Spivak:** Je veux comprendre pourquoi vous vous opposez à l'alinéa 11b). Comment dit-on? L'incitation . . .

**Le président:** L'incitation au rendement.

**Le sénateur Spivak:** Exactement. Je n'ai pas très bien compris pourquoi vous vous y opposez. Cette disposition nuirait à votre compétitivité?

**M. McCabe:** La proposition relative à l'incitation au rendement visait à exiger des radiodiffuseurs une certaine cotisation qu'ils pourraient récupérer si leur contenu canadien dépassait la norme de 60 p. 100 à laquelle ils sont actuellement soumis. Quand nous avons examiné cette proposition du point de vue de ses répercussions financières, compte tenu de la conjoncture économique extrêmement difficile qui a ramené à 4 p. 100 notre bénéfice après impôt, nous nous sommes demandé quelle serait son incidence sur la planification commerciale. Nous avons conclu que les fonds que nous consacrons actuellement à la programmation seraient tout simplement étalés . . .

**Le sénateur Spivak:** Je comprends maintenant.

**M. McCabe:** . . . sur un plus grand nombre d'heures, de sorte que la programmation perdrait de sa qualité.

**Le sénateur Spivak:** Je comprends. Votre contenu canadien est actuellement de 60 p. 100?

**M. McCabe:** C'est juste. Nous perdriions nos licences si le contenu canadien était inférieur à 60 p. 100, ou à 50 p. 100 pendant les heures de grande écoute.

**Le sénateur Spivak:** Avez-vous bien dit que cette disposition conduirait à des abus? Cette disposition . . .

**M. McCabe:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** . . . contenue dans la nouvelle loi conduirait à des abus parce que les radiodiffuseurs privés sont assez intelligents pour savoir comment la contourner?

**M. McCabe:** De toute façon, c'était partir du mauvais pied. Nous n'avons pas besoin de plus d'émissions canadiennes. Ce

[Text]

programming. We have to make our Canadian programming better so we can win audiences. However, this was inducing us to spend the same amount of money over more hours of programming.

**Senator Spivak:** The second question is about the CBC local programming. I happen to live in Winnipeg and the CBC local programming is of very high quality and it is widely listened to. If the reason that you want the CBC to get out of the local programming is so that you will have a bigger market and you can compete better, is that in the public interest?

Let me just rephrase my question a little differently. It is quite understandable that you should want CBC out. I do not blame you for that, but you keep talking about the need for quality. I am sure you mean that, but the bottom line is more important to you than it is to the CBC, and therefore I am not sure that those two objectives can mesh. I feel very strongly about the local programming of CBC because there is a local community there with talents to offer CBC in programming and who could not stay there unless they could do that programming in that location.

Is part of your commitment to have better Canadian content to, indeed, employ local people?

**Mr. McCabe:** I would suggest, senator, that we are indeed doing that.

**Senator Spivak:** Are there any figures available as to how much you employ local people as compared to CBC?

**Mr. McCabe:** I do not know them, but we can provide you with names of programs and the programming we do, and perhaps we can provide those figures. I do not know if they are available. However, what I was suggesting is that Parliament seems to have been unprepared, over a long period of time now, to provide CBC with enough money to fulfill all of the functions it has been fulfilling. You in Parliament have chosen not to do that. It therefore seems incumbent upon the CBC to say, "Well, given the fact that we are going to have limited resources, what will we do?" It seems to us that you can say local broadcasting is an area where we excel. Why should not the CBC, with public funds, focus on those areas, one, that are central to its mandate and, two, in which it can make the most contribution to the country, and we suggest that on a national and regional basis. We do more local programming than CBC. In fact, on average across the country we have doubled the local programming that CBC does. The CBC does essentially news and the odd other program which is wonderful. They do very well at that. But we do more.

**Senator Spivak:** They have some very fine local programs—

**Mr. McCabe:** But we do more.

**Senator Spivak:** — which originate locally.

[Traduction]

qu'il faut, c'est avoir de meilleures émissions canadiennes pour augmenter notre cote d'écoute. Nous avons pourtant été obligés de répartir le même montant d'argent pour couvrir un plus grand nombre d'émissions.

**Le sénateur Spivak:** La deuxième question concerne les émissions locales de Radio-Canada. J'habite à Winnipeg, et les émissions locales réalisées par Radio-Canada sont de très haute qualité et attirent un grand nombre de gens. Si vous voulez que Radio-Canada abandonne la réalisation d'émissions locales, est-ce parce que vous souhaitez avoir un marché plus grand et être plus compétitifs? Pensez-vous que cela soit dans l'intérêt public?

Permettez-moi de vous reposer ma question un peu différemment. Je comprends parfaitement que vous vouliez éliminer Radio-Canada et je ne vous le reproche pas, mais vous continuez à insister sur la nécessité d'avoir des émissions de qualité. Je sais que vous êtes sincères, mais c'est encore plus important pour vous que pour Radio-Canada de boucler votre budget, et c'est pourquoi je me demande si ces deux objectifs sont compatibles. Je tiens beaucoup aux émissions locales de Radio-Canada, parce que nous avons sur place des gens pleins de talent qui peuvent contribuer à la réalisation d'émissions pour Radio-Canada et qui s'en iront s'ils ne peuvent pas réaliser d'émissions sur place.

Si vous voulez un plus grand nombre d'émissions canadiennes, c'est bien pour employer les gens du coin, n'est-ce pas?

**M. McCabe:** Sénateur, c'est précisément ce que nous faisons.

**Le sénateur Spivak:** Avez-vous des statistiques qui indiquent le nombre d'employés recrutés sur place par rapport aux employés de Radio-Canada?

**M. McCabe:** Je ne sais pas, mais je peux vous donner le nombre d'émissions que nous réalisons, et peut-être que je pourrai mettre la main sur ces chiffres. Je ne sais pas s'ils sont disponibles. Quoi qu'il en soit, je vous disais que depuis longtemps déjà le Parlement ne fournit plus à Radio-Canada un budget proportionné à toutes ses activités. C'est vous, au Parlement, qui avez pris cette décision. Je pense donc que c'est à Radio-Canada qu'il revient de dire: «Étant donné que nos ressources seront limitées, qu'allons-nous faire?». Nous pouvons dire, il me semble, que nous excellons dans la réalisation d'émissions locales. Pourquoi Radio-Canada, avec ses fonds publics, ne se concentrerait-elle pas sur des secteurs directement en rapport avec son mandat et dans lesquels elle peut faire la contribution la plus profitable pour le pays, et ce, sur un plan national et régional? Nous réalisons plus d'émissions locales que Radio-Canada. De fait, nous en réalisons en moyenne deux fois plus à l'échelle du pays. Radio-Canada réalise essentiellement des émissions de nouvelles et d'autres émissions spécialisées, ce qui est splendide. Ces émissions sont excellentes, mais nous en réalisons plus qu'elle.

**Le sénateur Spivak:** Radio-Canada réalise d'excellentes émissions locales...

**M. McCabe:** Pas autant que nous.

**Le sénateur Spivak:** ... réalisées localement.

[Text]

**Mr. McCabe:** Broadly speaking we do twice as much across the country.

**The Chairman:** Supplementary on better performance incentives, maybe your colleague can answer this question. Are you serious about a challenge on the basis of the Charter of Rights and Freedoms?

**Mr. Scapillati:** If we were to take the performance incentive as it was proposed at the time and we were to apply this section, then perhaps there would be an opportunity there for us to open up a challenge. I think that enough of our members would have been seriously concerned with the imposition of that kind of approach that we would have considered that.

**Mr. McCabe:** We think we have discouraged the Department of Communications and the Minister of Communications from pursuing that course, but we have to say it every time we get a chance to make sure he is discouraged.

**The Chairman:** It was interesting last night that when we asked the CRTC this question, they could not find it for awhile. It took them about ten minutes to find it in the act.

**Mr. McCabe:** The particular proposal was developed under the previous minister and carried forward by the current minister. I am not sure what the CRTC said on this point, but in discussion with us, they are not enamoured of this proposal. They do not think it makes a lot of sense.

**The Chairman:** I see. Any further questions?

**Senator Spivak:** I have one short question which is not relevant to the act. I am sorry, Mr. Chairman. You talked about a code of ethics. What does your code of ethics have to say about advertising and children?

**Mr. McCabe:** We have a specific children's code.

**Senator Spivak:** I do not mean advertising. I mean violence in programming as it relates to children in view of the most recent research that is coming out which is devastating.

**Mr. McCabe:** A great deal of that is programming that comes from outside the country.

**Senator Spivak:** That is true.

**Mr. McCabe:** We have a children's code that relates to our programming developed with the children's — what do they call it — the Children's Broadcasting Institute, the Canadian Advertising Foundation and Concerned Citizens Against Violent Entertainment. We have a code on violence on which we made a commitment to the House and to the CRTC to review, and we are in the process of reviewing it to strengthen it.

**Senator Spivak:** Could you persuade the government to look at all the programming that is coming in from the United States and black out any programs that do not meet with the standards that you are proposing? That is all, Mr. Chairman.

[Traduction]

**M. McCabe:** De façon générale, nous réalisons deux fois plus d'émissions.

**Le président:** J'aimerais poser une question complémentaire portant sur les incitations au rendement, et votre collègue pourra peut-être y répondre. Entendez-vous vraiment invoquer la Charte des droits et libertés?

**M. Scapillati:** Nous pourrions entamer des poursuites en nous basant sur cet article et sur les incitations au rendement telles qu'elles ont été proposées à ce moment-là. Je pense que l'imposition de ce genre de démarche aurait inquiété suffisamment de nos membres pour que l'on songe sérieusement à cette éventualité.

**M. McCabe:** Nous pensons avoir convaincu le ministère des Communications et son ministre d'abandonner cette idée, mais nous ne manquons pas de répéter nos arguments chaque fois que nous en avons la possibilité, pour être sûrs qu'il y renonce vraiment.

**Le président:** J'ai été étonné hier soir de voir, lorsque nous avons posé la question au CRTC, que cela a pris une dizaine de minutes avant de retrouver le bon passage de la loi.

**M. McCabe:** Cette proposition a été élaborée sous l'ancien ministre et maintenue par le ministre actuel. Je ne sais pas quelle est la position officielle du CRTC, et d'après nos discussions, cette proposition ne soulève pas l'enthousiasme. Elle ne leur paraît guère sensée.

**Le président:** Je vois. D'autres questions?

**Le sénateur Spivak:** Une petite question qui n'a rien à voir avec la loi, je m'en excuse, monsieur le président. Vous avez parlé d'un code de déontologie, mais qu'est-ce qu'un code de déontologie a à voir avec la publicité destinée aux enfants?

**M. McCabe:** Nous avons un code spécifique pour les enfants.

**Le sénateur Spivak:** Je suis désolée, je ne voulais pas parler de la publicité, mais de la violence dans les émissions qui, selon les plus récentes recherches, a des effets dévastateurs sur les enfants.

**M. McCabe:** Il y a une bonne partie des émissions qui ne sont pas réalisées au Canada.

**Le sénateur Spivak:** C'est vrai.

**M. McCabe:** Nous avons un code qui s'applique aux émissions auxquelles participent des enfants—je ne me souviens plus du nom—l'Institut de radiotélévision pour enfants et la Fondation canadienne de la publicité, ainsi que Citoyens contre la violence à la télévision. Nous avons un code relatif à la violence que nous nous sommes engagés auprès de la Chambre de du CRTC à revoir et dont nous avons commencé à renforcer les dispositions.

**Le sénateur Spivak:** Pourriez-vous persuader le gouvernement de passer en revue toutes les émissions en provenance des États-Unis et d'interdire la diffusion de toutes celles qui ne respectent pas les normes que vous envisagez d'adopter? C'est tout, monsieur le président.

[Text]

**Mr. McCabe:** We will put together a package with our various codes and the outline of our Canadian Broadcast Standards Council and provide it to you.

**Senator Spivak:** Does the code have something to say about children's programming as it pertains to violence?

**Mr. McCabe:** No. Only that we are required in our programming to reflect the interests of children among other groups.

**The Chairman:** It is broad policy objectives.

**Mr. McCabe:** Yes, broad policy objectives under the act, yes — Section 3 of the act.

**Senator Spivak:** It is not the same thing.

**Senator Atkins:** I just want to go back to the section on "those who hear" — I must say I am really surprised at the reaction of the CRTC and yourselves over that clause because it seems to me that this provides an opportunity in the decision-making process to have it both ways. You have, as you described, the executive committee versus the panel, but as I read the bill, if a panel has a hearing, presumably before it makes a decision, it is going to consult with the executive—

**Mr. McCabe:** It is required to consult under the act, yes.

**Senator Atkins:** So then it is addressing your concern that it meets all the broad policy objectives while having some input on a regional basis and providing the kind of input — I mean, you talk about this being a small country in one sense, which it is, but in another sense the regional interests are very strong, and the way the panel is constituted under the bill, you have two full-time members and one part-time. I would think that there is some value in having the process advance to this concept, provided that under the act they consult with the full panel or with the full executive committee. I just do not understand why there is such a strong objection to this.

**Mr. McCabe:** It may work as you suggest, senator, but the commissioners, as you may know, have one vote, and when we talk about Mr. Colville and Mr. Spicer or whomever, indeed, he is one vote. He must persuade the others of his point of view. We think that out of that process will come better policy and better decisions. Laws presumably are not made to deal with the best possible situations. They have to be made to deal with the worst possible situations. It seems to me that the possibility exists with the CRTC that there will be maverick members who are prepared to go off and make decisions that are directly counter to the general policy. The act does not prevent that. They can consult and go their own way.

**Senator Atkins:** Maybe that is true except that the chairman has the power to appoint the panel.

**Mr. McCabe:** This is true.

**Senator Atkins:** And it does not necessarily limit the panel to three.

**Mr. McCabe:** Those were useful additions made between C-136 and C-40. To some extent, yes, as we see it before us now in this bill, some of our concerns have been allayed, but again the possibility exists of abuse of this section. That is all.

[Traduction]

**M. McCabe:** Nous allons préparer une trousse comprenant nos divers codes et le squelette du Conseil canadien des normes en matière de radiotélédiffusion et nous vous la remettons.

**Le sénateur Spivak:** Est-ce que le code mentionne quoi que ce soit à l'égard de la violence dans les émissions pour enfants?

**M. McCabe:** Non. Il mentionne simplement que nos émissions doivent aussi tenir compte de l'intérêt des enfants.

**Le président:** Il s'agit d'objectifs généraux.

**M. McCabe:** Oui, la loi contient des objectifs généraux, à l'article 3.

**Le sénateur Spivak:** Ce n'est pas la même chose.

**Le sénateur Atkins:** J'aimerais revenir à l'article où on parle de «ceux qui écoutent»... Je dois vous avouer que la réaction du CRTC et votre réaction relativement à cet article m'a surpris; il me semble en effet que cet article permet aux décideurs de gagner sur tous les tableaux. Il y a, comme vous l'avez dit, le comité exécutif, d'une part, et le comité, d'autre part, mais ce dernier tient une audience, en principe avant de rendre sa décision, et va consulter le comité exécutif...

**M. McCabe:** En vertu de la loi, il doit le consulter effectivement.

**Le sénateur Atkins:** Il répond donc à vos vœux, soit que vos objectifs généraux contiennent certains éléments de participation générale. Vous dites qu'en un sens, nous sommes un petit pays, ce qui est vrai, mais dans un autre sens, il y a des intérêts régionaux très marqués et, en vertu du projet de loi, le comité sera composé de deux membres à plein temps et d'un membre à temps partiel. Je pense que c'est une bonne initiative que la loi les fasse consulter l'ensemble du comité ou l'ensemble du comité exécutif. Je vois mal pourquoi on s'y oppose avec tant de vigueur.

**M. McCabe:** Cette disposition aura peut-être l'effet que vous dites, sénateur, mais vous savez que les commissaires n'ont qu'une voix, et que vous parliez de M. Colville ou de M. Spicer ou peu importe, il n'a qu'une voix, même s'il peut persuader les autres de se ranger à son point de vue. Je pense que cela permettra d'avoir une meilleure politique et de meilleures décisions. En principe, les lois ne sont pas faites pour la meilleure situation possible, mais bien pour répondre aux pires. Il me semble qu'il se peut qu'il y ait au CRTC des esprits indépendants prêts à prendre des décisions contraires à la politique générale. Or, il n'y a rien dans la loi qui les en empêche. Après consultation, ils peuvent faire ce qu'ils veulent.

**Le sénateur Atkins:** C'est peut-être vrai, mais c'est le président qui nomme les membres du comité.

**M. McCabe:** C'est vrai.

**Le sénateur Atkins:** Cela ne veut pas nécessairement dire qu'il n'y a que trois membres dans le comité.

**M. McCabe:** Le projet de loi C-40 comporte de nouvelles initiatives utiles au regard du projet de loi C-136. Je peux donc dire que dans une certaine mesure, ce projet de loi calme nos craintes, mais il y a toujours une possibilité qu'on abuse de cet article. C'est tout.

[Text]

**Senator Atkins:** Then my final question, Mr. Chairman, would be that we have had a Broadcast Act since 1968 and we have been trying for five years now with C-136 and now C-40. How important is it for us to have this act?

**Mr. McCabe:** I think you should get on with it. I wish you would pay attention to some of the proposals we have made to you, but one way or the other, I think you should proceed with getting this bill passed. We hate standing around on one foot.

**The Chairman:** Are there any other questions?

**Senator Atkins:** There is some importance and urgency to it?

**Mr. McCabe:** Yes. I suppose if you had asked us back at the time Bill C-136 was introduced, we would have said, "Would you please take it away, the one we have is fine." Between C-136 and C-40 there have been considerable improvements made from our point of view. We still have these concerns, but we believe that it is time to get on with it.

**Senator Davey:** But you do have the concerns?

**Mr. McCabe:** We do have the concerns and I am assuming that our concerns will be taken seriously and that you will consider whether these amendments might not be made. We think you would have a better and stronger bill were you to make these amendments.

**Senator Atkins:** But you are not suggesting that, if it dropped off the order paper, the next time we brought in a bill it would be even better?

**Mr. McCabe:** You are asking me to make some recommendations and tell you that you should pass the bill without the recommendations. I am not likely to do that.

**Senator Forrestall:** Is this workable without further amendments?

**Mr. McCabe:** It will be better with the amendments we have proposed. We can live with it.

**The Chairman:** Are there any further questions, gentlemen? Mr. McCabe, you have made a very good presentation. We were expecting you to go about an hour and it has taken an hour and a half which is an indication of the interest we have in your remarks. We thank you and your associate very much.

**Mr. McCabe:** Thank you very much for being so generous with your time. We appreciate it.

**The Chairman:** Are the representatives of the Canadian Cable Television Association here? We welcome, ladies and gentlemen, the Canadian Cable Television Association who have a presentation to make to us tonight at our invitation. We are very glad to welcome you. Appearing are Mr. Roger Poirier who is the acting president, Mr. Gerald Lavallee and Mr. Jay Thomson.

Gentlemen, can you put to rest the rumour that you have a new president and chief executive officer.

[Traduction]

**Le sénateur Atkins:** Ma dernière question, monsieur le président. La loi concernant la radiodiffusion remonte à 1968 et, depuis cinq ans, nous avons essayé de la changer en proposant le projet de loi C-136 d'abord et aujourd'hui le projet de loi C-40. Dans quelle mesure est-il important que nous ayons cette loi?

**M. McCabe:** Je pense qu'il serait temps de s'y mettre. J'aimerais bien que vous étudiiez sérieusement certaines des propositions qui vous ont été faites, mais d'une façon ou d'une autre, je pense qu'il faudrait essayer d'adopter le projet de loi. L'incertitude nous pèse.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Atkins:** Est-ce que cette mesure est urgente?

**M. McCabe:** Oui. Je suppose que si vous aviez posé la question au moment où on a présenté le projet de loi C-136, nous aurions dit de le rapporter, car la loi en vigueur nous convenait. Nous considérons toutefois que le projet de loi C-40 représente une amélioration considérable par rapport au projet de loi C-136. Nos craintes n'ont pas disparu, mais nous pensons qu'il est temps d'adopter le projet de loi.

**Le sénateur Davey:** Vous avez toujours des craintes?

**M. McCabe:** En effet, et je suppose que ces craintes seront prises au sérieux et que vous envisagez la possibilité d'amendements qui, à notre avis, amélioreront et consolideront le projet de loi.

**Le sénateur Atkins:** Vous ne voulez pas dire pourtant que si le projet de loi meurt au *Feuilleton*, le prochain projet de loi présenté sera encore meilleur?

**M. McCabe:** Vous me demandez de faire des recommandations et vous voulez que je vous dise d'adopter le projet de loi sans recommandations. Cela m'étonnerait que je le fasse.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que la loi est acceptable sans d'autres amendements?

**M. McCabe:** Elle est acceptable, mais il serait préférable d'adopter les amendements que nous avons proposés.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions, messieurs? Monsieur McCabe, vous avez fait un excellent exposé. Nous pensions que cela prendrait une heure, et cela a pris une heure et demie, ce qui montre bien l'intérêt suscité par vos propos. Nous vous remercions sincèrement, ainsi que votre associé.

**M. McCabe:** Merci de nous avoir accordé tant de temps.

**Le président:** Y a-t-il quelqu'un qui représente l'Association canadienne de télévision par câble? Nous avons invité cette association à comparaître devant nous ce soir. Bienvenue, messieurs, nous sommes ravis de vous accueillir. Nos témoins sont M. Roger Poirier, président intérimaire, M. Gerald Lavallee et M. Jay Thomson.

Messieurs, pourriez-vous confirmer le bruit qui court, soit que vous avez un nouveau président-directeur général?

[Text]

**Mr. Poirier, Acting President and CEO, Canadian Cable Television Association:** We only know what we read in the *Globe and Mail*.

**The Chairman:** I see.

**Mr. Poirier:** Mr. Chairman and members of the committee, thank you for inviting us to join you this evening. To introduce ourselves more formally, my name is Roger Poirier and I am currently acting president and chief executive officer of CCTA. With me to my right is Mr. Gerald Lavallee who is CCTA's vice-president, regulatory affairs, and to my left, Mr. Jay Thomson, a lawyer who is CCTA's director of government relations.

CCTA is a national association which represents the interests of 598 federally licensed cable television systems across Canada. Our members collectively provide cable television service to 6.3 million Canadians, or approximately 90 per cent of Canadians who subscribe to cable television.

Providing Canadians throughout this country with greater access to an increased array of Canadian television and satellite to cable programming is but one of the many contributions cable television has made over the years to the cultural fabric of Canada. To many Canadians, particularly in remote areas, but equally in smaller communities within larger urban areas, cable television provides the only means of electronic expression. You should know that cable television through the community channel already originates far more local programming than the conventional broadcasting system.

Speaking of the community channel, Mr. Chairman, I would like to say that CCTA and the Canadian cable television industry are particularly proud to have had the opportunity to work together last week with the Citizens Forum on Canada's future. No doubt some of the committee members watched the forum in action from St. John's last Tuesday in what was billed as the first ever electronic town-hall meeting. Through efforts of the CCTA and the community programming operations from Fundy Cable, Videotron and Roger's Cable, Canadians from Vancouver, Calgary, Yellowknife, Toronto and Montreal were able to join the discussion via satellite.

Cable television is subject to the legislative jurisdiction of the Parliament of Canada and the regulation of the CRTC pursuant to the current 1968 Broadcasting Act. Since Bill C-40 is intended to replace the current Broadcasting Act and to amend certain other acts which impact to varying degrees on the Canadian cable television industry, including the Radiocommunication Act, CCTA has a direct and substantial interest in this bill.

In fact, since the early 1980s the Canadian cable television industry has maintained a lively interest in the development of a new Broadcasting Act and has been generally supportive of the government's intentions in drafting new legislation.

As we stated in our appearance last February before the Commons committee considering Bill C-40, we are pleased to see that the bill clearly acknowledges the role of cable televi-

[Traduction]

**M. Roger Poirier, président et PDG intérimaire, Association canadienne de télévision par câble:** Nous savons juste ce que nous avons lu dans le *Globe and Mail*.

**Le président:** Je vois.

**M. Poirier:** Monsieur le président, membres du comité, merci de nous avoir invités à comparaître devant vous ce soir. Pour me présenter officiellement, je suis Roger Poirier, et je suis en ce moment président et PDG intérimaire de l'ACTC. Je suis accompagné, à ma droite, de M. Gérald Lavallée, qui est vice-président de l'ACTC, Affaires réglementaires, et, à ma gauche, de M. Jay Thomson, avocat, directeur des Relations gouvernementales pour l'ACTC.

L'ACTC est une association nationale qui représente les intérêts de 598 réseaux de câblodiffusion détenteurs d'une licence fédérale. Nos membres assurent le service de câblotélévision à 6,3 millions de Canadiens, soit environ 90 p. 100 des Canadiens abonnés au câble.

Permettre aux Canadiens d'avoir un plus grand accès à la multiplicité des émissions de télévision canadiennes et aux émissions acheminées par câble et par satellite est une des nombreuses contributions qu'a faites l'industrie de la câblotélévision au tissu culturel du Canada au fil des ans. Pour bien des Canadiens, dans les régions éloignées en particulier, mais également dans les petites collectivités au cœur de vastes régions urbaines, la câblodiffusion est le seul moyen d'expression d'électronique accessible. Sachez que la câblodiffusion permet de diffuser un bien plus grand nombre d'émissions locales par le truchement de la chaîne communautaire que le réseau ordinaire de radiotélédiffusion.

Et puisque nous parlons de chaîne communautaire, monsieur le président, j'aimerais vous dire que l'ACTC et l'industrie de la câblotélévision canadienne sont particulièrement fières d'avoir pu collaborer la semaine dernière au groupe de consultation des citoyens sur l'avenir du Canada. Je suis sûr qu'il y a des membres de ce comité qui ont suivi les délibérations de cette commission à Saint John's, mardi dernier, qui a été décrite comme la première réunion électronique à la mairie. Grâce aux efforts de l'ATCT, de Fundy Cable, de Videotron et de Roger's Cable, les Canadiens, de Vancouver à Montréal, en passant par Calgary, Yellowknife et Toronto, ont pu participer à la discussion par satellite.

La câblodiffusion relève de la compétence législative du Parlement du Canada et des règlements de CRTC, conformément à la Loi de 1968 sur la radiodiffusion, qui est toujours en vigueur. Vu que le projet de loi C-40 est censé remplacer la loi actuelle sur la radiodiffusion et amender certaines lois qui influent à des degrés divers sur l'industrie de la câblotélévision canadienne, par exemple la Loi sur la radiocommunication, ce projet de loi est important pour l'ACTC et l'intéresse directement.

De fait, depuis le début des années 80, l'industrie de la câblotélévision canadienne s'intéresse vivement à l'élaboration d'une nouvelle loi sur la radiodiffusion et encourage en général le gouvernement à rédiger une nouvelle mesure législative.

Comme nous l'avons dit lors de notre comparution devant le comité de la Chambre des communes étudiant le projet de loi C-40 en février dernier, nous sommes heureux de constater que

*[Text]*

sion as a vital sector of the Canadian broadcasting system. We are also pleased to see that the integrity of the system will be protected by way of amendments to the Radiocommunication Act contained in the bill which deal with the critical problem of signal piracy and create a private right of action for aggrieved parties.

Mr. Chairman, we are particularly gratified by clause 3(1)(t) of the bill which acknowledges the role of cable as an originator of programs, not only those programs we have originated over the years on the community channel, but also those we may now be permitted to originate, subject to CRTC discretion. You may be aware that the introduction of Canadian specialty services as part of the basic cable service — that is the service that is available to all subscribers for a set fee — has resulted in sharp increases in subscriber bills in each of the past two years. All but one of these services has a monthly per-subscriber charge attached. It is these per-subscriber charges that are responsible for more than half of the recent cable rate increases. A vocal minority of cable television subscribers, particularly those on fixed income or pensions, have let us know and have let the CRTC know that they are concerned about these rate increases.

For this reason, the cable industry is advocating a return to a more traditional basic package of channels at an affordable price. Subscribers would be given back the choice to purchase or not purchase packages of other channels — channels which are targeted at narrow, specialized audiences and which not all subscribers necessarily want or should be expected to pay for.

CCTA is continuing to explore means by which basic cable service might be restructured to return a greater degree of freedom of choice to subscribers. This involves technological change, new ways of packaging and marketing services and careful consideration of how such a change in basic service could be achieved while still allowing the industry to fulfill its regulatory obligations.

All of these matters are expected to be addressed in the context of the CRTC's tiering and linkage hearing scheduled for this July.

Mr. Chairman, enormous changes in the Canadian broadcasting system have occurred over the last few years including the proliferation of satellite services and the introduction of fiber optics. Just within the last year, the cable industry has been subjected to a number of new demands which could constrain its ability to fulfill its role in the Canadian broadcasting system. These demands include revised CRTC cable rate regulations which will limit the industry's continued ability to generate cash flow and to invest in capital improvements.

Furthermore, as a result of a decision of the copyright board released this past October, the industry will now have to pay over \$50 million per year in copyright royalties to retransmit

*[Traduction]*

le projet de loi connaît le rôle vital joué par la câblotélévision dans le système canadien de radiodiffusion. Nous sommes heureux également de constater que l'intégrité de ce système sera maintenue grâce à des amendements prévus par le projet de loi à la Loi sur la radiocommunication, qui s'intéresse au problème critique que pose le piratage des signaux et qui donne aux parties lésées le droit d'engager personnellement des poursuites.

Monsieur le président, nous sommes particulièrement heureux de l'alinéa t) du paragraphe (1) de l'article 3 du projet de loi, qui reconnaît le droit pour les entreprises de distribution de créer une programmation, et pas simplement des émissions comme celles que nous avons réalisées depuis des années pour les chaînes communautaires, mais également le droit de créer d'autres programmations, si le conseil le juge opportun. Vous savez peut-être que l'adjonction de services canadiens spécialisés au service de câblotélévision de base — c'est-à-dire le service auquel tous les abonnés ont accès pour un montant forfaitaire — a considérablement gonflé les factures des abonnés au cours des deux dernières années. Tous ces services, sauf un, facturent un montant mensuel aux abonnés. Plus de la moitié de l'augmentation des tarifs d'abonnement au câble est imputable à ces services spéciaux. Un petit groupe d'abonnés éloquentes, en particulier ceux qui ont des revenus fixes ou qui sont à la retraite, ont manifesté leur inquiétude au CRTC et à nous-mêmes face à cette augmentation des tarifs.

C'est pourquoi l'industrie de la câblotélévision recommande que l'on offre à nouveau un service traditionnel de base à un coût raisonnable. L'abonnement à d'autres chaînes serait optionnel pour l'abonné — les chaînes qui visent un petit auditoire spécialisé auxquelles ne s'intéresse pas nécessairement l'abonné et pour lesquelles il ne devrait donc pas être facturé.

L'ACTC n'a pas encore mis au point ce nouveau service de câblotélévision de base qui donnerait une plus grande liberté de choix aux abonnés. Cela implique des changements technologiques, une présentation et une commercialisation nouvelles des services, et il faut pouvoir prendre cela en compte tout en permettant à l'industrie de remplir ses obligations.

On s'attend à ce que toutes ces questions soient discutées lors d'une audience du CRTC sur l'étagement du service et l'aménagement des voies de passage prévue pour juillet prochain.

Monsieur le président, le système canadien de radiodiffusion a subi de profonds changements au cours des quelques dernières années, dont la prolifération des services par satellite et l'invention des fibres optiques. Rien que l'an dernier, on a imposé un si grand nombre de nouvelles exigences à l'industrie de la câblodistribution qu'elle risque de ne plus être en mesure de remplir son rôle au sein du système canadien de radiodiffusion. Parmi ces exigences figurent les nouveaux règlements tarifaires du CRTC qui limiteront la capacité de l'industrie de produire suffisamment la liquidité pour pouvoir moderniser ses installations.

Qui plus est, à la suite d'une décision de la commission du droit d'auteur qui a été rendue en octobre dernier, l'industrie devra désormais verser plus de 50 millions de dollars en rede-

## [Text]

distant signals, an amount we consider grossly unfair since it means Canadians will have to pay more than twice what Americans pay to receive the same broadcast signals by cable.

We are also now hearing calls from broadcasters for more onerous copyrights-related obligations which if ultimately imposed, could force your cable system to black out your favorite shows at a time you would normally expect and plan to see them.

Mr. Chairman, Bill C-40 does not address all these concerns. We are pleased to see, however, that it does recognize the changes in communications technology which have occurred since 1968, changes which the drafters of the present act could in no way have contemplated, but which have had a dramatic impact on the cable television industry, perhaps more so than on any other component of the Canadian broadcasting system.

The pace of change in communications technology will continue to accelerate as we head into the next century. Technology will not only make available hundreds of television channels at customers' homes, but will alter the manner in which services are made available. The concept of video on demand, for example, where customers are given control over their entertainment environment, is just one development which will be made possible with the technological advances expected in the next few years. Certainly, in the years ahead, the Canadian cable television industry will face increased competition particularly from unregulated distribution systems soon to be operational in the United States. The imminent launch of the U.S. direct-to-home satellite service could mean that over 100 unregulated American channels will be accessible to Canadians with low cost receiving equipment. Such direct reception of services from powerful U.S. satellites is a new and potentially serious threat not only to the Canadian cable industry, but to the whole broadcasting system.

To remain competitive, we must recognize the need to evolve, offering more and better programming. The Canadian broadcasting system must also evolve towards an approach which will allow consumers to choose more readily the programming they want. Otherwise, in an increasingly competitive entertainment market, Canadians will opt out of the regulated system.

It is our opinion that Bill C-40 responds to many of the significant changes that have occurred in the broadcasting and cable environment in the past twenty years, and while it is not an answer to all the problems the Canadian broadcasting system will face in the years ahead, for the most part it appears likely to serve Canadians well for the foreseeable future.

We thank you for your courtesy in giving us the opportunity to appear before you this evening and we would be pleased to respond to any questions you may have.

**Senator Graham:** You appeared obviously before the committee in the other place?

## [Traduction]

vances chaque année en tant que droits de retransmission de signaux éloignés, montant que nous jugeons foncièrement injuste, étant donné que les Canadiens doivent payer deux fois plus que les Américains pour avoir accès aux mêmes émissions par câble que les Américains.

Les radiodiffuseurs ont également commencé à nous signaler que les droits d'auteur allaient devenir plus onéreux et, si cela devient le cas, les réseaux câblés risquent de n'être plus en mesure de diffuser vos émissions favorites à l'heure habituelle.

Monsieur le président, le projet de loi C-40 ne répond en rien à ces préoccupations. Nous sommes toutefois heureux de constater qu'il tient compte de l'évolution de la technologie des communications depuis 1968, évolution que n'auraient pu prévoir les auteurs de la loi actuellement en vigueur, mais qui a eu probablement plus d'impact que tout autre élément sur l'industrie de la télévision par câble.

L'évolution de cette technologie des communications s'accélère alors que nous approchons de l'an 2000. La technologie permettra désormais aux abonnés d'avoir accès à des centaines de chaînes, et les services seront offerts selon une forme différente. Le concept de vidéo à la demande, par exemple, qui permet à l'abonné de choisir son propre programme, est un des services auxquels on peut s'attendre d'ici quelques années grâce à l'évolution technologique. Il est évident que dans quelques années, l'industrie canadienne de la télévision par câble aura à faire face à une concurrence plus sévère, en particulier de la part des nouveaux réseaux de distribution non réglementés qui entreront prochainement en activité aux États-Unis. Avec le nouveau service direct à domicile par satellite qui sera sous peu offert aux États-Unis, plus d'une centaine de chaînes américaines non réglementées deviendront accessibles aux Canadiens pour le prix modique d'un récepteur. Ce nouveau service direct offert par les puissants satellites américains pose une nouvelle menace grave non seulement pour l'industrie canadienne de la câblovision, mais pour l'ensemble du système de radiotélédiffusion.

Pour rester compétitif, il faut reconnaître la nécessité d'évoluer et d'offrir un plus grand nombre d'émissions de meilleure qualité. L'industrie canadienne de la radiodiffusion doit également essayer de faciliter le choix des émissions pour les abonnés, sinon, dans un marché de plus en plus compétitif, les Canadiens ne s'abonneront plus.

Nous estimons que le projet de loi C-40 est une réponse à un bon nombre des changements profonds qui se sont produits dans l'industrie de la câblovision et de la radiodiffusion ces 20 dernières années, et même s'il ne représente pas une panacée pour les problèmes futurs de la radiodiffusion canadienne, il y a des chances que cette loi réponde aux besoins des Canadiens pour les prochaines années.

Nous vous remercions d'avoir eu la courtoisie de nous inviter à comparaître ce soir et nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

**Le sénateur Graham:** vous avez certainement comparu devant le comité de l'autre endroit?

[Text]

**Mr. Poirier:** Yes, we did.

**Senator Graham:** Did you suggest any amendments?

**Mr. Poirier:** We did suggest some amendments. We would be more than pleased to table them with this committee. I assume you are referring to the legislative committee?

**Senator Graham:** Yes. I think that would be very helpful, Mr. Chairman, if we could have a copy of the amendments that were proposed to the committee in the House of Commons. How did they fare?

**Mr. Poirier:** Maybe I will ask Jay Thomson, who has been following this matter, to respond.

**Mr. Jay Thomson, Director, Government Relations, Canadian Cable Television Association:** At the outset when we appeared before the committee on Bill C-136 we had a number of concerns some of which were addressed by the changes between C-136 and C-40; specifically a treatment of the concept of video-on-demand in the definition of broadcasting, and also changes that are made effective to the Radiocommunication Act dealing with the problem of theft of signals and signal piracy.

We made some comments to the legislative committee on Bill C-136 that we did not see in Bill C-40. We made the same comments again before the legislative committee on Bill C-40 and few of those further recommendations are seen in the present bill. I can summarize them for you briefly.

We asked the committee to ensure that the definition of broadcasting was even more clear in terms of including video-on-demand as a regulated type of service. We expressed some concern about increased powers that were given to the CRTC under the bill to force carriage by cable systems of programming services regardless of whether there was a subscriber charge attached or not. We were also concerned about the part of clause 3 that would make the cable systems responsible for the programs that they pick up and retransmit.

We suggest that as broadcasters, we completely accept responsibility for the programs we originate, but we have difficulty having any editorial control over the programs on the signals that we would pick up from broadcasters and retransmit. So those are a couple of the concerns that we had.

**Senator Graham:** There have been suggestions that the legislation may weaken the independence of the CRTC. How do you feel about that?

**Mr. Thomson:** As you heard from the previous witness, there is a concern that between the combined powers of direction and power of review there will be a certain weakening of the commission's independence, and we have not made specific recommendations in that respect. However, generally speaking, over the past few years we have supported the concept as identified in Caplin-Sauvageau Report that there should be one power or the other but not necessarily both. We think that would protect the independence.

**Senator Graham:** How do you feel about the approach that "they who hear" decide?

[Traduction]

**M. Poirier:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Avez-vous préconisé des amendements?

**M. Poirier:** Nous l'avons fait. Nous pouvons vous les communiquer. Vous voulez sans doute parler du comité législatif?

**Le sénateur Graham:** Oui. Il serait très utile, monsieur le président, que nous ayons la copie des amendements qui ont été proposés au comité de la Chambre des communes. Comment ont-ils été accueillis?

**M. Poirier:** Je pourrais peut-être demander à Jay Thomson, qui a suivi ce dossier, de vous donner une réponse précise.

**M. Jay Thomson, directeur, Relations gouvernementales, Association canadienne de télévision par câble:** Au départ, quand nous avons comparu devant le comité sur le projet de loi C-136, nous avions un certain nombre de réserves auxquelles le projet de loi C-40 répondait. Il s'agissait plus particulièrement de l'inclusion du concept de la vidéo à la demande dans la définition de la radiodiffusion ainsi que des changements apportés à la Loi sur la radiocommunication pour remédier au problème que pose le vol des signaux.

Le projet de loi C-40 ne tient pas compte de certaines observations que nous avons faites au comité législatif à propos du projet de loi C-136. Nous les avons réitérées devant le comité législatif sur le projet de loi C-40 et quelques-unes de nos recommandations figurent dans ce projet de loi. Je pourrais vous les résumer brièvement.

Nous avons demandé au comité de faire en sorte que la définition de la radiodiffusion englobe plus clairement les vidéos à la demande dans les services réglementés. Nous avons exprimé des réserves devant les pouvoirs accrus conférés au CRTC pour obliger les câblodistributeurs à offrir des services de programmation, qu'ils soient payés ou non par les abonnés. Nos objections portaient également sur une section de l'article 3 qui rendrait les câblodistributeurs responsables des programmes qu'ils retransmettaient.

En tant que radiodiffuseurs, nous acceptons l'entière responsabilité des programmes que nous produisons, mais nous pourrions difficilement exercer un contrôle rédactionnel sur les signaux des autres radiodiffuseurs que nous retransmettons. Telles étaient donc nos objections.

**Le sénateur Graham:** Selon certaines personnes, la loi risque d'affaiblir l'indépendance du CRTC. Qu'en pensez-vous?

**M. Thomson:** Comme l'a dit le témoin précédent, on craint que le pouvoir de direction et le pouvoir d'examen n'affaiblissent dans une certaine mesure l'indépendance du CRTC, mais nous n'avons pas fait de recommandations particulières à cet égard. Néanmoins, ces dernières années, nous avons souscrit au concept énoncé dans le rapport Caplin-Sauvageau, selon lequel le CRTC devrait avoir l'un ou l'autre de ces pouvoirs, mais pas nécessairement les deux. Nous pensons que cela protégerait son indépendance.

**Le sénateur Graham:** Que pensez-vous du principe selon lequel «qui entend prend la décision»?

[Text]

**Mr. Poirier:** We did not raise major objections to that provision of the bill. In general we think there are some positive things. This is a large country. There are some major differences regionally, and I believe it is an attempt to have these differences aired and eventually decided by the panel. They have implemented from the previous bill, C-136, certain measures which possibly limit certain problems with that, but we do not have any major objections to that particular provision.

**Senator Graham:** I want to refer briefly to NewsWorld, and as I understand it, CBC provides a signal satellite channel made available to cable for NewsWorld; is that right?

**Mr. Poirier:** CBC NewsWorld is a specialty service licensed by the CRTC. It is offered over satellite. It is optional as far as cable carriage is concerned. All these services which we refer to as specialty services are optional for carriage, but with that said, the vast majority of cable systems in this country carry all those services, including NewsWorld. Certainly in terms of subscriber reach, it is well into the 90 per cent range or greater.

Now, clearly it is an optional service for all cable systems. In some communities some cable systems feel that there is insufficient demand to warrant placing that service on the basic cable offering and forcing its consumers to take that service. One of the problems of the structure of the CRTC regulation relating to these services is that they must be offered on the basic service. We are proposing an alternate approach to this. We are proposing that these services should be offered on a relatively low-cost expanded basic tier where those people who genuinely do not want these services would have the option of not taking them.

We feel that that is the way to go. We do not feel that continued forcing subscribers to take services, some of which are fairly narrow cast services, is the way to proceed particularly as the world will become more competitive.

**Senator Davey:** I have several questions. Number one, I would like to know was Mr. Hindmarsh fired? Did he resign? Where is he now? Was he asked to leave? Can you fill us in on that? I believe it is a legitimate question given the fact that he ran the industry for so many years and all of a sudden he evaporated. What is the story? If it is an unfair question, then the chairman can rule me out of order and I will accept that. However, I would like to know. I am not trying to be a smart aleck. I just want to know what happened.

**The Chairman:** Mr. Poirier, I can relieve you from having to answer that question. Mr. Hindmarsh, who is a great friend of mine, told me that his resignation had been requested by the association.

**Senator Davey:** Requested by the association?

**Mr. Poirier:** I will be happy to answer the third question. He is now in the British West Virgin Islands enjoying the sun.

[Traduction]

**M. Poirier:** Nous n'avons pas soulevé d'objections majeures à l'égard de cette disposition du projet de loi. En général, nous pensons qu'elle comporte des éléments positifs. Il y a d'importantes différences d'une région à l'autre, et ces mesures visent, je crois, à permettre au conseil de se pencher sur ces différences. Contrairement à son prédécesseur, le projet de loi C-136, ce projet de loi contient certaines mesures qui devraient limiter les problèmes de cet ordre, mais nous ne voyons pas vraiment d'objections à cette disposition.

**Le sénateur Graham:** Je voudrais parler un peu de *News World*. Si j'ai bien compris, la SRC met un signal transmis par satellite à la disposition des câblodistributeurs pour la diffusion de *New World*; est-ce exact?

**M. Poirier:** *News World* est un service spécialisé autorisé par le CRTC. Il est offert par satellite. Il s'agit d'un service facultatif pour les câblodistributeurs. C'est le cas de tous les services spécialisés, mais la majorité des câblodistributeurs du pays offrent tous ces services y compris celui-ci. *News World* rejoint certainement 90 p. 100 ou plus des abonnés.

Il s'agit évidemment d'un service facultatif pour tous les câblodistributeurs. Dans certaines localités, la compagnie de câblodistribution peut estimer que la demande n'est pas assez forte pour inclure ce service dans le service de base et obliger ses clients à s'y abonner. L'un des problèmes que pose la réglementation du CRTC à l'égard de ces services est qu'ils doivent être inclus dans le service de base. Nous proposons une solution de rechange. Nous préconisons de les offrir dans le cadre d'un service de base élargi à faible prix, auquel les clients ne seront pas obligés de s'abonner.

Cela nous semble être la bonne solution. Nous ne croyons pas souhaitable de continuer à obliger la clientèle à s'abonner à certains services, dont certains n'ont qu'un auditoire limité, et ce sera d'autant plus vrai avec l'accroissement de la compétitivité.

**Le sénateur Davey:** J'ai plusieurs questions à poser. Premièrement, je voudrais savoir si M. Hindmarsh a été mis à la porte ou s'il a démissionné. Où est-il maintenant? Lui a-t-on demandé de partir? Pourriez-vous nous renseigner à ce sujet? C'est une question légitime, étant donné qu'il a disparu brutalement de la circulation après avoir travaillé tant d'années dans ce secteur. Si ma question n'est pas légitime, le président pourra la déclarer irrecevable et je m'en remettrai à sa décision. Mais je voudrais le savoir. Je ne prétends pas être au courant de tout et je voudrais seulement savoir ce qui s'est passé.

**Le président:** Monsieur Poirier, je peux répondre à cette question à votre place. M. Hindmarsh, qui est un de mes excellents amis, m'a dit que l'association lui avait demandé de démissionner.

**Le sénateur Davey:** L'association?

**M. Poirier:** Je me ferai un plaisir de répondre à la troisième question. Il se trouve maintenant dans les îles Vierges britanniques où il se fait bronzer.

[Text]

**Senator Davey:** You have no comments that you would want to make on the situation with Hindmarsh?

**Mr. Poirier:** No.

**Senator Davey:** It was a highly political situation. I found it a very curious development, but I will leave it at that. I do not want to press the issue. Some day we will know what happened. It is unfair to prod you any longer on that.

What exactly is pay television?

**Mr. Poirier:** Pay television unfortunately is a title that was used years ago and has remained with us. We prefer premium services because it encompasses movie services. It encompasses other services such as the family channel. These are services which are relatively expensive to provide and are of a very special nature with audiences in the 10, 20, 30 per cent range. That is what we normally refer to as pay television type services.

**Senator Davey:** What we used to call pay television ten years ago has disappeared completely; is that correct? Will a time come when I will not be able to watch the seventh game of the World Series, which the Blue Jays will win, because I have not put up some money for it, just for that one particular game? Is that possible? Are we heading in that direction?

**Mr. Poirier:** I think we ultimately are, but it is not certain how we are going to arrive at that. I think technology will allow a much narrower type of programming than we currently have under conventional broadcasting. It will be provided by hundreds, perhaps thousands, of channels coming into the home. Eventually it will be very much an on-demand type of approach.

**Senator Davey:** How far away is this?

**Mr. Poirier:** For some types of programming it is getting increasingly close. I refer particularly to what we would call video-on-demand in the form of movies. The proposals which I referred to earlier in the form of U.S. direct-to-home satellites are essentially proposals for what you call near video-on-demand where they would provide you with 80 some channels entering the home principally made up of the top ten running movies at any particular time with a release window very close to theatre release. It would be a form of video-on-demand where people would simply pay for the movies that they want to watch. Because of the large numbers of channels involved, you can scatter the start times of these services.

The closest example I can give you of that is the hotel or motel type of pay television approach where similar movies are running for a whole week at different times. Technology will start allowing that type of format. It is essentially returning to the consumer an element of control or choice over his entertainment environment.

**Senator Davey:** At page 4 of your document you say: "not only those programs we have originated over many years on the community channel but also those we may now be permitted to originate subject to CRTC discretion." What does "subject to CRTC discretion" mean?

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** Auriez-vous quelque chose à dire au sujet de M. Hindmarsh?

**M. Poirier:** Non.

**Le sénateur Davey:** La situation a été très politisée. Sa démission m'a paru très curieuse, mais je ne m'étendrai pas sur ce sujet. Nous apprendrons un jour ou l'autre ce qui s'est vraiment passé. Il serait injuste de ma part de vous questionner davantage.

Qu'est-ce qu'exactement que la télévision payante?

**M. Poirier:** Malheureusement, la télévision payante est une appellation que l'on utilisait il y a des années et qui nous est restée. Nous préférons parler de services à péage étant donné que cela comprend les chaînes de cinéma. Ce titre comprend des services comme la chaîne familiale. Il s'agit de services relativement coûteux et d'un caractère très particulier, qui rejoignent 10, 20 ou 30 p. 100 de l'auditoire. Tels sont les services que l'on désigne normalement sous l'appellation de télévision payante.

**Le sénateur Davey:** Le service que nous appelions la télévision payante, il y a dix ans, a complètement disparu, n'est-ce pas? Se peut-il qu'un jour je ne puisse pas regarder la septième partie des Séries mondiales, que les *Blue Jays* remporteront, parce que je n'aurais pas payé pour voir cette partie? Est-ce possible? Nous orientons-nous dans cette direction?

**M. Poirier:** Je pense que oui, mais je ne sais pas vraiment comment nous y arriverons. La technologie va nous permettre d'offrir un type de programmation beaucoup plus spécialisée que ce n'est le cas actuellement. Vous recevrez chez vous des centaines et peut-être des milliers de chaînes. En fin de compte, ce sera une sorte de service à la demande.

**Le sénateur Davey:** Dans combien de temps y arriverons-nous?

**M. Poirier:** Pour certains types de programmation, nous en sommes très près. Je pense surtout aux vidéos à la demande, sous forme de films. La radiodiffusion directe à domicile par satellite qu'on propose d'installer aux États-Unis, représente un service de vidéos à la demande qui vous permettra de recevoir chez vous à peu près 80 canaux qui présenteront principalement les dix films connaissant le plus de succès, très peu de temps après leur diffusion dans les cinémas. Ce serait une sorte de vidéo à la demande, et les téléspectateurs payeraient simplement pour les films qu'ils voudraient regarder. Étant donné le grand nombre de canaux, vous pouvez échelonner les horaires de ces services.

Le meilleur exemple que je puisse vous donner est le service de télévision payante offert dans les hôtels ou les motels, où l'on vous présente les mêmes films, pendant une semaine entière, à des heures différentes. La technologie permettra d'adopter le même genre de formule. En fait, le consommateur sera plus libre de choisir ses divertissements.

**Le sénateur Davey:** À la page 4 de votre mémoire, vous dites: «non seulement les programmes que nous avons produits, pendant de nombreuses années, sur la chaîne communautaire, mais également ceux que nous pourrions être autorisés à offrir,

[Text]

**Mr. Gerald Lavallee, Vice-President, Regulatory Affairs, Canadian Cable Television Association:** The applicants, whether they be cable or other applicants from broadcasting entities or whatever, must go before the CRTC to obtain a license and are subject to the conditions that the CRTC will impose, and subject to renewals as prescribed in the 1968 act and the one that is now before you. Therefore it means that the CRTC always has control over the programming, and that it now allows cable ownership to be able to come before it as applicants to be licensed for services.

**Mr. Thomson:** If I may piggyback on Gerry's answer, in clause 3(1)(t) of the bill that addresses distribution undertakings, which includes cable, it speaks of the ability where the commission considers it appropriate for distribution undertakings to originate programming. So that is where the commission's discretion comes into the picture.

**Senator Davey:** I have two other questions. I will forego one. I was going to ask you about the CRTC tiering and linkage, but let us not go into that tonight. At some time I would like to hear about that. I would like to ask a rather mean question. Forgive me. I have the June 25, 1990 issue of *Marketing* here. The headline on the story is "Cable Told 'Fight Greedy Parasite Image'". When you read the article there is a whole bunch of cablecasters who are preparing to say, yes, we do have this greedy parasite image and here are some of the things we are going to do about it.

Do you have a greedy parasite image and why would you have a greedy parasite image?

**Mr. Poirier:** I do not think we have ever referred to ourselves as greedy parasites. Admittedly we believe that cable is probably one of the least understood industries and yet Canadians voluntarily subscribe to our services in tremendous numbers. In a city like Ottawa, over 90 per cent of the population subscribe, but we have to let certain policymakers know just how valuable cable is in Canadian communities. Cable is a great Canadian success story.

**Senator Davey:** I accept that. I like cable. I have cable. I use cable. I enjoy cable. However, here is this headline. I am not making it up. There it is. "Cable Told" — that is the industry is told at their convention— "Fight Greedy Parasite Image". Now these were cable guys saying that we have this greedy parasite image. I am not trying to put you on the spot. Maybe you think that image is false perhaps?

**Mr. Poirier:** No. To some degree we do not have the best image, the image that we should have, and we have taken steps to tell the Canadian cable story, if I can call it that. We have to become more customer-responsive as we head into a more competitive world.

**Senator Davey:** Might it be that the cable industry has taken a great deal out of the community but not put enough back in?

[Traduction]

si le CRTC nous y autorise.» Qu'entendez-vous par «si le CRTC nous y autorise»?

**M. Gérald Lavallée, vice-président, Affaires réglementaires, Association canadienne de télévision par câble:** Les requérants, qu'il s'agisse de câblodistributeurs ou d'autres entreprises de radiodiffusion, doivent demander une licence au CRTC et se soumettre aux conditions imposées par le Conseil. Ils devront également obtenir le renouvellement de leurs licences conformément aux dispositions de la loi de 1968 et de celle que vous étudiez. Par conséquent, le CRTC continue à exercer un contrôle sur la programmation et il autorise maintenant les câblodistributeurs à demander l'octroi d'une licence.

**M. Thomson:** Pour compléter la réponse de Gerry, à l'alinéa 2(1)t) du projet de loi, il est dit que les entreprises de distribution, ce qui comprend les câblodistributeurs, peuvent créer une programmation si le Conseil le juge opportun. Par conséquent, le Conseil a des pouvoirs discrétionnaires.

**Le sénateur Davey:** J'ai deux autres questions à poser. Je vais en laisser tomber une. J'allais vous interroger au sujet de l'étagement des services, mais laissons cela de côté pour ce soir. J'aimerais toutefois qu'on en parle à un moment donné. Excusez-moi, mais je voudrais vous poser une question plutôt mesquine. J'ai sous les yeux le numéro de *Marketing* du 25 juin 1990, où figure un article intitulé «Cable Told 'Fight Greedy Parasite Image' ». En lisant l'article, on constate que de nombreux câblodistributeurs sont prêts à reconnaître qu'ils sont effectivement considérés comme des parasites et que plusieurs mesures s'imposent pour y remédier.

Êtes-vous considérés comme des parasites et si c'est le cas, pourquoi?

**M. Poirier:** Je ne pense pas que nous ne nous soyons jamais considérés comme des parasites. Le secteur de la câblodistribution est sans doute l'un que l'on connaît le moins bien, et pourtant un nombre considérable de Canadiens s'abonnent volontairement à nos services. Dans une ville comme Ottawa, plus de 90 p. 100 de la population y est abonnée, mais nous devons faire comprendre à certains décideurs politiques à quel point la câblodistribution joue un rôle utile dans les villes du pays. La télévision par câble connaît un succès retentissant au Canada.

**Le sénateur Davey:** Je le reconnais, j'aime la télévision par câble, je suis abonné au service et je l'utilise. Néanmoins, je n'ai pas inventé ce titre. Il dit que les câblodistributeurs doivent se débarrasser de leur image de parasites cupides. Ce sont les câblodistributeurs qui reconnaissent eux-mêmes avoir cette image. Sans vouloir vous mettre sur la sellette, pensez-vous que cette image soit fausse?

**M. Poirier:** Non. Notre image n'est pas aussi bonne qu'elle devrait l'être, et nous avons pris des mesures pour mieux nous faire connaître du public. Nous devons chercher à satisfaire davantage les besoins du client compte tenu de l'accroissement de la concurrence.

**Le sénateur Davey:** Se peut-il que le secteur de la câblodistribution ait davantage reçu de la collectivité qu'il ne lui a donné?

[Text]

**Mr. Poirier:** No. I think it is the opposite. I do not think that people understand to what degree cable contributes to the Canadian broadcasting system. The list of our contributions is very long; from what we put into the program development fund involving well over \$100 million to the positioning of Canadian services to contributions to the community channel. We have launched in this country no less than a dozen specialty services.

**Senator Davey:** You have not done a very good job of telling your story. I am not trying to be critical.

**Mr. Poirier:** No. That is what I was saying earlier. We have to tell our story of just what a great success Canadian cable is and how it does fit into Canadian society in a very unique way.

**Senator Spivak:** Speaking of the greedy parasite image, how much in gross profits did the cable companies make in Canada last year?

**Mr. Thomson:** The gross revenue was in the neighbourhood of \$1 billion which is roughly the equivalent of the gross revenue of private broadcasters. That is gross revenue. That is not profit.

**Senator Spivak:** What is the percentage of profit by rule of thumb? What is the net?

**Mr. Poirier:** It depends. Cable profit or profitability is measured in a fairly unique way by the Canadian Radio Television Telecommunication Commission. It is a formula which measures our return on net fixed assets. In other words, how much profit do we make on investments in our plant. Cable is a very capital-intensive industry. Most, if not, more than the net profits we make are continually invested back into capital assets in terms of plant. Currently the commission is reviewing what is the reasonable level of profitability for the industry. In fact, the commission recently made an independent study of exactly that matter. The results, which were published a few months ago, essentially said that cable is a reasonably profitable industry, but by no means overly profitable. In fact, it made recommendations to establish benchmark levels which were clearly in line with what the commission has always assumed as reasonable, and in some cases went beyond some of the commission's own guidelines.

They are in the process now of adjudicating what the reasonable level of profitability should be for the industry, but clearly, if there is a myth around that cable has been overly profitable, it certainly has been dispelled.

**Senator Spivak:** So what is the percentage figure?

**Mr. Poirier:** It is a little hard to give you an answer. As we mentioned in front of the commission many times, you have to measure the industries profitability over a number of years. In terms of the commission's benchmark, a before-tax return is roughly at 24 percent. An after-tax return is in the order of 11.6 per cent.

**Senator Spivak:** Thank you.

**Mr. Poirier:** But that is on net fixed assets.

**Senator Forrestall:** This is a rather interesting headline Senator Davey has brought to our attention. I can tell you

[Traduction]

**M. Poirier:** Non. Je pense que c'est l'inverse. Les gens ne comprennent sans doute pas dans quelle mesure la câblodistribution contribue au réseau de radiodiffusion du Canada. Cela va de la centaine de millions de dollars que nous investissons dans le fonds de développement de la programmation à notre contribution aux chaînes communautaires, en passant par le positionnement des services canadiens. Nous avons instauré au Canada une bonne douzaine de services spécialisés.

**Le sénateur Davey:** Sans vouloir vous critiquer, vous n'avez pas très bien réussi à faire connaître votre rôle.

**M. Poirier:** Non. C'est ce que j'ai dit tout à l'heure. Nous devons faire savoir au public que la câblodistribution connaît énormément de succès et qu'elle s'intègre de façon très particulière dans la société canadienne.

**Le sénateur Spivak:** À propos de votre réputation de parasite, quel profit brut les câblodistributeurs ont-ils réalisé au Canada l'année dernière?

**M. Thomson:** Nos recettes brutes sont de l'ordre d'un milliard de dollars, ce qui équivaut à peu près aux recettes brutes des radiodiffuseurs privés. Il s'agit des recettes brutes et non pas des bénéfices.

**Le sénateur Spivak:** Quel est votre pourcentage de bénéfices en général? Quel est votre profit net?

**M. Poirier:** Cela dépend. Le CRTC mesure la rentabilité des câblodistributeurs d'une façon bien particulière. Il emploie une formule qui tient compte du rendement de nos immobilisations nettes. Autrement dit, il s'agit des bénéfices que nous réalisons sur nos investissements dans nos installations. La câblodistribution est un secteur capitalistique. Nous réinvestissons continuellement dans nos installations la plupart de nos bénéfices nets, voire davantage. À l'heure actuelle, le Conseil réexamine le niveau de rentabilité jugé raisonnable pour notre secteur. En fait, il a récemment fait faire une étude indépendante sur la question. Ses résultats, qui ont été publiés il y a quelques mois, faisaient ressortir que la câblodistribution était un secteur rentable, mais modérément. En fait, cette étude formulait des recommandations visant à établir des niveaux repères qui correspondaient à ceux que le Conseil avait toujours jugés raisonnables et qui, dans certains cas, allaient même au-delà de ses propres directives.

Le CRTC est en train de déterminer ce qui constitue un niveau de rentabilité raisonnable pour notre secteur, mais si certains s'imaginaient que la câblodistribution avait été trop rentable, ce rapport leur a certainement donné tort.

**Le sénateur Spivak:** Quel est le pourcentage de bénéfices?

**M. Poirier:** Il est assez difficile de vous répondre. Comme nous l'avons déclaré devant le Conseil à bien des reprises, il faut mesurer la rentabilité du secteur sur un certain nombre d'années. D'après les niveaux repères du Conseil, le bénéfice avant impôt est d'environ 24 p. 100. Après impôt, il est de l'ordre de 11,6 p. 100.

**Le sénateur Spivak:** Merci.

**M. Poirier:** Mais ce n'est pas sur nos immobilisations nettes.

**Le sénateur Forrestall:** Le sénateur Davey a attiré notre attention sur un titre assez intéressant. Je peux vous dire ce qui

[Text]

where you got that image. If you had sat in the House of Commons for the last fifteen years and listened to, among other people, my mother complaining to me about what in God's name you were doing to your rates, you would know where the image comes from. Sure as hell, if you look like a duck and you walk like one and you live with them, you are going to be called one.

The first time I heard that, Senator Davey, was in a letter written to me that I was supposed to hand deliver to Charley Geedie, which I did incidentally. That is where the image came from.

**Mr. Poirier:** I want to make one point here.

**Senator Forrestall:** With all respect, it comes from those who are on fixed incomes and to whom we all try to be responsible towards, and certainly we recognize our responsibility to them. However, when you blind-side them and go from \$13 a month to \$26 a month, an awful lot of our people do not have that \$13 dollars a month. That is where the greed comes from.

**Mr. Poirier:** Let me answer perhaps a little clearer.

**Senator Forrestall:** I was not asking you what do you say to people on fixed incomes in this country. I was just commenting. If you care to respond to that, then from that point of view

**Mr. Poirier:** I do. We have to understand that the majority of the rate increases over the last few years were due to the addition of specialty services. That caused a lot of problems for the industry because we were adding services that many people did not want. However, because we had no choice but to offer them as part of the basic services, rates went up significantly in a relatively short period of time. We have added a dozen new services in this country.

We have told the commission and we are telling the commission now, we cannot do this much longer. People should be given choice. People who do not want sports, they should be given a choice. Fortunately many people do want sports coverage in this country and if we offer it as a choice, 80 per cent of the population will probably take it. However, the 20 per cent who do not want it should be given the option of not taking it. This, at least, allows those on fixed incomes or low income families to take a lesser tier of service without the additional services, and it provides for a much more affordable basic service. That is the whole issue of the upcoming tiering hearing of the CRTC next year. It is our wish to be able to offer this element of choice back to our subscribers.

**Senator Forrestall:** Those hearings will come up in late spring?

**Mr. Poirier:** In July.

**Senator Hays:** Regarding the comment on page 8 in your presentation to the effect that the act recognizes changes in communication technology, and regarding your comment on direct broadcast satellites or direct-to-home satellites service and the spectre of 100-channel unregulated direct-broadcast satellites beaming U.S. programming and other programming into Canada, what is wrong with that? Assuming you find

[Traduction]

vous vaut cette image. Si vous aviez siégé à la Chambre des communes ces quinze dernières années et si vous aviez entendu bien des gens, y compris ma propre mère, se plaindre de l'augmentation des tarifs, vous ne seriez pas surpris. Vous récoltez ce que vous avez semé.

La première fois que j'ai entendu ce genre de critique, sénateur Davey, c'était dans une lettre que j'avais reçue et que j'étais censé remettre personnellement à Charley Geedie, ce que j'ai d'ailleurs fait. Voilà d'où vient votre mauvaise réputation.

**M. Poirier:** J'aimerais dire une chose.

**Le sénateur Forrestall:** Vous la devez aux personnes qui ont un revenu fixe et envers lesquels nous avons des responsabilités, même si nous ne les assumons pas toujours. Quand vos tarifs passent de 13 dollars à 26 dollars par mois, ils deviennent inaccessibles pour beaucoup de gens. Voilà d'où vous vient votre réputation de cupidité.

**M. Poirier:** J'aimerais vous répondre un peu plus clairement.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne vous ai pas demandé ce que vous aviez à répondre aux Canadiens qui ont un revenu fixe. Ce n'était qu'une observation. Si vous désirez y répondre, de ce point de vue...

**M. Poirier:** Oui. Il faut bien comprendre que les hausses de tarifs de ces dernières années étaient attribuables, en majeure partie, à l'addition de services spécialisés. Cela nous a causé de nombreux problèmes car nous devions ajouter des services que bien des gens ne désiraient pas. Néanmoins, comme nous étions tenus de le faire dans le cadre du service de base, les tarifs ont nettement augmenté sur une période relativement brève. Nous avons ajouté une douzaine de nouveaux services.

Nous avons dit au conseil que nous ne pouvions plus continuer ainsi. Il faudrait laisser le choix au public. Ceux qui ne s'intéressent pas au sport devraient avoir le choix. Malheureusement, de nombreux Canadiens veulent une programmation sportive, et si nous l'offrons de façon facultative, 80 p. 100 de la clientèle la choisira. Cependant, les 20 p. 100 qui n'en veulent pas devraient pouvoir la refuser. Cela permettrait au moins aux personnes qui ont un revenu fixe ou aux familles à faible revenu de s'abonner à un service moins complet, à un prix beaucoup plus abordable. Les audiences que le CRTC doit tenir, l'année prochaine, sur l'étagement des services, porteront sur cette question. Nous espérons pouvoir offrir de nouveau le choix à nos abonnés.

**Le sénateur Forrestall:** Ces audiences auront lieu à la fin du printemps?

**M. Poirier:** En juillet.

**Le sénateur Hays:** À propos de ce que vous dites dans votre mémoire à la page 8 relativement au fait que la loi tient compte des changements survenus dans la technologie de la communication et de vos observations au sujet de la radiodiffusion directe à domicile par satellite et de la possibilité qu'une certaine de chaînes non réglementées diffusent directement au Canada, par satellite, la programmation américaine, je vou-

[Text]

some problems with it, what in the bill helps you deal with that problem and what kind of steps do you think you will be taking to deal with the problem?

**Mr. Poirier:** First of all, whether we find something wrong with this abundance of American satellite services reaching Canada is probably irrelevant because I believe it is going to happen. The broadcasting system in this country is simply going to have to respond to that. It is going to have to adapt to a much more competitive environment. We believe this bill does provide certain measures which will facilitate this. For instance, we mentioned cable's ability to perhaps generate additional programming, to get involved in specialty services. We are going to have to do that if we want to remain competitive.

The act as written is fairly technology-neutral. It will allow us to adapt our technology and to perhaps use other technologies than simply co-axial cable. Therefore, in that sense I think the act does provide some measure for the system to adapt to this very changing environment.

**Senator Hays:** I did not get too much out of the answer. I am sorry.

**Mr. Thomson:** I could add to that, senator. In specifically recognizing cable television systems distribution undertakings, the new bill will hopefully serve to lead to a certain interest in the cable television industry of protecting the industry's ability to continue to contribute to the system. Now, that means protecting the cable industry against the influx of these unregulated services from the United States. If we are looking at 100, or whatever the number is, unregulated American program services entering the country, that will have a significant impact on the Canadian broadcasting system, on the ability of Canadian creators to produce programs that Canadians will watch.

The cable industry wants to be able to participate in protecting the system. By the bill recognizing the industry as a contributor, as a vital component of the system, we think that will help.

**Senator Hays:** That is helpful. Do you have any game plan on how you are going to deal with it that you can share with us at this time, and would you relate it, for instance, to the act or changes in the act that will help you? That seems to me to be your biggest challenge. It is probably like all technological change in that it is going to come to us sooner than we think. It seems to me that here is an interface between those who want to see a certain percentage of Canadian programming available in Canada, to provide opportunities for Canadian artists, et cetera. You touched on that. The cable company, which would otherwise want to make money, would have a coincident interest here. I was wondering if anything was happening there, if there was any synergies developing between those two groups who would otherwise not be pursuing a common goal. The common goal here is that cable is a distribution system and is something which Canada, through the CRTC and through subsidies, through television production whether it is the CBC or Telefilm or whatever, can do things culturally that it wants to do. Cable provides a means of that being achieved.

[Traduction]

drais d'abord savoir ce qu'il y a de mal à cela. Si vous y voyez des objections, quelles sont les dispositions du projet de loi qui vous aideront à remédier à ce problème et quelles sont les mesures qui s'imposent?

**M. Poirier:** Tout d'abord, peu importe que nous trouvions à redire à cette abondance de services américains de transmission par satellite qui desserviront le Canada, étant donné que c'est probablement inévitable. Notre réseau de radiodiffusion va devoir faire face à la situation. Il devra s'adapter à un environnement beaucoup plus compétitif. À notre avis, ce projet de loi contient certaines mesures qui faciliteront les choses. Par exemple, nous avons mentionné que les câblodistributeurs pourraient peut-être produire une programmation supplémentaire ou des services spécialisés. Nous allons devoir le faire pour rester compétitifs.

Tel qu'elle est rédigée, la loi est assez neutre du point de vue technologique. Elle nous permettra d'adapter notre technologie et peut-être aussi d'utiliser d'autres techniques que le câble coaxial. Par conséquent, je crois qu'elle permet au réseau de suivre l'évolution rapide de ce secteur.

**Le sénateur Hays:** Excusez-moi, mais je n'ai pas très bien compris la réponse.

**M. Thomson:** J'aurais quelque chose à y ajouter, sénateur. En reconnaissant les câblodistributeurs comme des entreprises de distribution, le nouveau projet de loi devrait inciter le secteur de la câblodistribution à préserver sa capacité à contribuer au réseau. Il faut pour cela qu'il se protège contre l'afflux des services non réglementés des États-Unis. S'il faut s'attendre à l'arrivée d'une centaine de services américains non réglementés, cela aura de profondes répercussions sur le réseau de radiodiffusion canadien et sur la capacité des créateurs canadiens à produire des émissions que les Canadiens regarderont.

Le secteur de la câblodistribution veut pouvoir contribuer à protéger le réseau. En reconnaissant qu'il constitue un élément essentiel du réseau, le projet de loi devrait faciliter les choses.

**Le sénateur Hays:** D'accord, mais pouvez-vous nous dire comment vous allez réagir? Pouvez-vous nous faire part de vos intentions en ce qui concerne la loi ou des amendements au projet de loi qui pourraient vous être utiles? Cela me semble être votre plus grand défi. C'est sans doute comme toutes les autres nouveautés technologiques qui envahissent notre vie beaucoup plus rapidement qu'on ne l'aurait pensé, et l'on peut, dans ce cas-ci, faire le lien avec ceux qui voudraient voir diffuser au Canada certains pourcentages d'émissions canadiennes afin qu'elles puissent servir de tremplin à des artistes canadiens, par exemple. Vous nous en avez d'ailleurs dit un mot. Les câblodiffuseurs, qui par ailleurs veulent faire de l'argent, pourraient y trouver aussi leur compte. Je me demandais justement s'il n'y aurait pas une synergie entre ces deux groupes qui, autrement, ne poursuivent pas le même objectif. Le nouvel objectif commun du Canada ou du CRTC—par l'entremise de subventions et de production de Radio-Canada ou de Téléfilm, par exemple—ce serait de produire par le biais de la câblodistribution des émissions culturelles telles que nous les voulons.

[Text]

Do you have anything along those lines in terms of the direct broadcast satellite which I think is coming? With a meter dish I can get all the services you provide and more. Therefore why would I buy your services?

**Mr. Poirier:** I do not have specifics for you. Clearly everybody, including the people who appeared before you previous to us, has failed to recognize how quickly this technology is developing. Over the last six months there have been some major developments in what is called compression which will allow this type of major transmission capacity to develop.

With that said, we have met with our colleagues in the Canadian Association of Broadcasters. We recognize that we are both members of the same system called the Canadian broadcasting system, and that there are certain things that we are going to have to do—better quality programming, probably much more programming. We really have not gone beyond that. It is a challenge that we must meet together.

**The Chairman:** Could I ask you a question? One of our colleagues from out west had a large number of letters from farmers who had dishes and the letters suggested to him that this bill was going to kill that convenience. We told them when we read the act that if they had clean hands, they had nothing to worry about. They were obviously pirating signals. They had a thing, a decoder or a black box, whatever the hell it was, and we said if you want to come down and make an appearance before the committee, by all means, be our guest, but do not come down unless you have clean hands. Was that the right answer?

**Mr. Lavallee:** Well, certainly the act will permit the cable company or anyone to take a civil action if anyone is in fact importing signals that are not authorized for Canada or not authorized for the cable systems to carry. The major aim was going to be at what we call the SMATV systems, those who provide services with a common antenna to large complexes, condos, et cetera. That is what the proposed act will enable in that it will allow us to take action against those who are bypassing the licensed Canadian broadcasting system and maybe repatriot more people to it.

**The Chairman:** To be a little bit more precise, I live in a rural area of Nova Scotia. There is cable there, but I can put a dish up in my backyard and enjoy all the channels available by a dish without any criminal prosecution. The only thing I have to fear is if I get naughty and do as Senator Hays says, use a black box or whatever the hell they call it, then I am subject to a civil action.

**Mr. Thomson:** Potentially a civil action and a criminal action as well.

**The Chairman:** Why a criminal action?

**Mr. Thomson:** The amendments to the Radiocommunication Act that are contained in the bill also provide that it is an offense punishable by summary conviction to steal signals, and it also creates a further private right of action for the individual who is aggrieved to pursue relief in the courts.

[Traduction]

C'est en effet possible grâce au câble. Pensez-vous pouvoir faire un peu la même chose avec la radiodiffusion directe par satellite qui frappe à nos portes, je pense? Autrement dit, si je puis aller chercher tous les services que vous m'offrez et plus encore grâce à une antenne parabolique, pourquoi devrais-je me contenter de vos services à vous?

**M. Poirier:** Je n'ai rien de précis à vous répondre. Il semble évident qu'aucun de ceux qui ont comparu n'ait perçu la rapidité avec laquelle cette technologie se développait. Au cours des six derniers mois, la technique appelée la compression a fait énormes progrès qui permettront à ce type de transmission de se développer.

Cela dit, je précise que nous avons rencontré nos collègues de l'association canadienne de la radiodiffusion, puisque nous sommes tous membres d'un même système, celui de la radiotélédiffusion canadienne. Par conséquent, nous avons reconnu que nous devons viser une programmation de meilleure qualité et sans doute en plus grande quantité. C'est en tout cas notre premier objectif et c'est aussi un défi que nous devons relever.

**Le président:** Puis-je poser une question? L'un de nos collègues de l'Ouest a reçu beaucoup de lettres de la part d'agriculteurs qui ont des antennes paraboliques et qui prétendent que le projet de loi va leur enlever cette possibilité. Nous leur avons répondu que, s'ils avaient les mains nettes, ils n'avaient pas à craindre le projet de loi. Visiblement, il s'agissait de gens qui obtenaient des signaux par piratage, avec un décodeur ou une petite boîte noire, par exemple. Nous leur avons même offert de venir comparaître, mais seulement s'ils étaient au-dessus de tout soupçon. Avons-nous bien fait?

**M. Lavallée:** Il est évident que la loi permettra aux câblodistributeurs et à n'importe qui de faire un procès à quiconque importe des signaux non autorisés au Canada ou que les câblodistributeurs n'ont pas le droit d'émettre. La loi vise en priorité ce que nous appelons les systèmes de télévision à petite antenne collective, c'est-à-dire ceux qui fournissent des services grâce à une antenne commune à de grands complexes immobiliers, des copropriétés, etc. La loi nous permettra de poursuivre en justice ceux qui contournent le système de radiodiffusion canadien et permettra peut-être de rapatrier cette clientèle.

**Le président:** Soyons plus précis: j'habite une région rurale de la Nouvelle-Écosse qui est câblée, mais où je peux néanmoins installer une antenne parabolique dans ma cour et capter tous les canaux tout à fait impunément. Je n'ai rien à craindre tant que je n'utilise pas, comme dit le sénateur Hays, de petite boîte noire, car alors je prêterais le flanc à des poursuites civiles.

**M. Thomson:** Civiles, ou même criminelles.

**Le président:** Pourquoi au criminel?

**M. Thomson:** Les amendements proposés à la loi sur la radio prévoient que le piratage des signaux constitue une infraction punissable sur déclaration sommaire de culpabilité et aussi que le parti lésé peut se prévaloir du droit d'intenter des poursuites devant les tribunaux afin d'être indemnisé.

[Text]

**The Chairman:** Therefore, if I put up the dish and let everything come down via the dish and not do anything else about it, no black box, nothing else, I am okay?

**Mr. Thomson:** Should be.

**Senator Forrestall:** I have heard a lot in the last few days about the need to improve Canadian content, improve programming to attract and hold audiences, learn to identify them and continue to satisfy them. You have the fear now of revised CRTC cable rate regulations which will limit the industry's continued ability to generate cash flow and to invest in capital improvements. Furthermore, as a result of the decision of the copyright board released this past October, the industry will now have to pay over \$50 million per year copyright royalties to retransmit distant signals.

Who would that money go to, to what kind of programming development? Is it going to authors or artists?

**Mr. Thomson:** The \$50 million per year in copyright payments? Is that what you are referring to—\$50 million or \$100 million over the two-year length of the tariff? Eighty-five per cent of that money will flow to American copyright holders, primarily to Hollywood. The remaining \$7 million will go to the copyright holders, mostly producers of Canadian programming, independent producers and broadcasters.

**The Chairman:** The clerk has shown me a letter which I had not read before from the Canadian satellite network. It says that everybody agrees that there needs to be penalties for signal theft, but penalties of \$10,000 a day that are implemented in Bill C-40 do not fit the crime. They say that that is like throwing a child in jail for failing to make their bed, and it goes on. It says, "let us give the satellite direct-to-home industry time to react to these developments and strive to legitimize itself".

**Senator Graham:** As a final question, I refer back to your presentation where you referred to the community channel and the Citizens Forum and Canada's future, and to your response to an earlier question, that Canadians should have the option of not taking the service. Should they also have the option of taking or receiving a service, and I come back to NewsWorld? Do you feel any kind of a responsibility for informing Canadians by carrying NewsWorld, or are your operations based strictly on commercial terms?

**Mr. Poirier:** First of all, let me clarify the comment about Citizens Forum. Our role was not simply to carry this on the community channel. This was, to a large measure, carried out by the people who do community channel programming. These were the producers in Saint John. This was all cable equipment and this was done by the cable industry.

**Senator Graham:** In Saint John, New Brunswick.

**Mr. Poirier:** In Saint John, New Brunswick, but the studios across Canada were cable studios.

[Traduction]

**Le président:** Si je comprends bien, je n'ai rien à craindre si j'installe une antenne parabolique et que je capte tout par cette antenne, sans avoir recours à une boîte noire, par exemple?

**M. Thomson:** Vous ne devriez pas.

**Le sénateur Forrestall:** A cours des derniers jours, on a beaucoup parlé de la nécessité d'améliorer le contenu canadien, d'améliorer la programmation pour attirer et conserver les auditoires, et du besoin de les identifier et de continuer à les satisfaire. Vous craignez maintenant que la «révision des réglementations concernant le tarif de la câblodistribution par le CRTC empêchera votre industrie de continuer à produire son encaisse et l'empêchera aussi d'investir dans des projets d'immobilisations. En outre, à la suite de la décision en octobre dernier concernant les droits d'auteur, l'industrie devra désormais verser plus de 50 millions de dollars par année en redevance de droits d'auteur afin de pouvoir retransmettre des signaux à distance».

Dans quel genre de programmation investiriez-vous cet argent? Qui en profiterait: les auteurs ou les artistes?

**M. Thomson:** Vous parlez des 50 millions de dollars par année en paiement de droits d'auteur? Sur deux ans, comme le prévoit la durée du tarif, cela représente 100 millions de dollars, dont 85 p. 100 vont à des détenteurs de droits d'auteur américains, surtout ceux de Hollywood. Les sept derniers millions de dollars iront à des détenteurs de droits d'auteur, qui sont principalement des producteurs de programmation canadienne, à des producteurs indépendants et à des radiodiffuseurs.

**Le président:** Le greffier vient de me montrer une lettre provenant du réseau des satellites canadiens que je n'avais pas encore lue et qui dit ceci: «Nous sommes tous d'accord pour dire qu'il faut punir le piratage de signaux, mais l'amende de 10 000 \$ par jour prévue au projet de loi C-40 n'a aucune commune mesure avec le crime: c'est comme jeter en prison un enfant qui n'a pas fait son lit. Laissons à l'industrie du satellite qui pénètre directement les foyers le temps de réagir à ces nouveautés et la possibilité de se rendre légitime».

**Le sénateur Graham:** Dernière question: dans votre exposé, vous parlez du canal communautaire et du Forum des citoyens sur l'avenir du Canada. En réponse à une autre question, vous aviez affirmé que les Canadiens devraient avoir l'option de ne pas souscrire au service. Devraient-ils aussi avoir l'option de recevoir n'importe quel service, et je pense en particulier à News World. Si vous transmettez News World est-ce pour informer les Canadiens, ou plutôt pour des raisons purement commerciales?

**M. Poirier:** Laissez-moi tout d'abord corriger votre perception sur le forum des citoyens. Notre rôle ne se limitait pas uniquement à diffuser le forum sur le canal communautaire, puisque cela était fait en grande partie par ceux qui s'occupent de la programmation du canal communautaire. Il s'agissait des producteurs de Saint John. Il s'agissait de l'équipement de câblodiffusion et de l'industrie de la câblodiffusion.

**Le sénateur Graham:** À Saint John, au Nouveau-Brunswick.

**M. Poirier:** Oui, mais les studios de partout au Canada sont des studios de câblodiffusion.

[Text]

**Senator Graham:** Then I think it was very commendable.

**Mr. Poirier:** The other part of your question, sir?

**Senator Graham:** You mentioned in response to a question from, I believe, Senator Davey that the day would come when Canadians should have the option of not taking a service, and I am asking you whether or not they should also have the option of taking a service particularly when it comes to something as informative as NewsWorld?

**Mr. Poirier:** Absolutely.

**Senator Graham:** There are large areas of the country, including my part of the country, which are not serviced by NewsWorld.

**Mr. Poirier:** The problem right now is one of take all or take nothing. We have to offer these services as part of the basic service and that generates problems because not everybody wants them and not everybody wants to pay for them. So the cable operator in a particular community must somehow decide what his customers want and try to balance this out. That has to change, as I mentioned.

We would like to be able to offer these services to those who want them, and those who do not want these services would not have to take them. It is called tiering and that is the issue of the hearing that is coming up in July. We think that would solve a lot of the problems. We would simply make these services available at very low cost in packages. Where this has been done in some Canadian systems, we have found that 80 per cent and in some cases 90 per cent of our customers, in fact, want these services and are willing to pay for them. However the 10 or 15 per cent who do not want them do not have to take them.

**Senator Graham:** Part of my question was, is everything based strictly on commercial terms? Do you feel any responsibility to inform Canadians along the lines of the excellent programming on the community channel with respect to the Citizens' Forum on Canada's Future?

**Mr. Poirier:** Absolutely. We are extremely proud to have launched these services. We are part of this new programming venture in Canada. These services did not exist two or three years ago. That is an enormous achievement for a country as small as ours to be able to launch NewsWorld, TSN, *Much Music*. We are committed to this. We believe that the future of cable is in making available a diversity of programming to Canadians so that Canadians will stay within the system; will subscribe to cable, and will subscribe to Canadian services.

If we do not succeed in making these services available and convincing our subscribers of their worth, there will be a lot of other options available and right from American satellites. If that happens, we all lose in this country.

**Senator Hays:** I was thinking about your answer about competing with direct-broadcast satellites and you emphasized that we must compete and that quality is the key to competing. I am wondering if you could comment a little further on how you think we could develop that quality. I mean, it is the

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Dans ce cas, je vous en félicite.

**M. Poirier:** Quelle était votre deuxième question?

**Le sénateur Graham:** En réponse au sénateur Davey, vous avez affirmé qu'un jour les Canadiens devraient avoir l'option de refuser un service. Dans ce cas, ne devraient-ils pas aussi avoir la possibilité de souscrire à un service, surtout s'il s'agit d'un service aussi informatif que News World?

**M. Poirier:** Absolument.

**Le sénateur Graham:** Mais il y a bien des endroits au Canada, comme là où j'habite, qui ne sont pas desservis par News World.

**M. Poirier:** Le problème, pour l'instant, c'est que c'est tout ou rien. Nous devons offrir ces services comme services de base, ce qui engendre certaines difficultés puisque ce sont pas tous les abonnés qui en veulent ou qui veulent payer pour les avoir. Le câblodistributeur d'une localité donnée doit par conséquent juger de ce que veulent ces clients et tenter de ne léser personne. Mais j'ai déjà dit que cela devait changer.

Nous voudrions pouvoir offrir ces services à ceux qui les souhaitent, et seulement à ces derniers. C'est ce que nous appelons les services à plusieurs niveaux qui feront l'objet des audiences de juillet prochain. D'après nous, bien des problèmes seraient ainsi résolus. Il suffirait de rendre accessibles à très faible coût certains de ces services regroupés. Là où nous avons déjà tenté l'expérience au Canada, nous avons constaté que 80, voire 90 p. 100 de nos clients étaient disposés à payer pour obtenir ces services. Quant aux 10 ou 15 p. 100 de ceux qui n'étaient pas intéressés, rien ne les y obligeait.

**Le sénateur Graham:** Je voulais savoir notamment si tout se faisait sur une base purement commerciale? Vous sentez-vous investi de la responsabilité d'informer les Canadiens par un moyen similaire à l'excellente programmation du canal communautaire qui diffuse le Forum des citoyens sur l'avenir du Canada?

**M. Poirier:** Absolument. Nous sommes très fiers d'avoir lancé ces services. Nous faisons donc partie intégrante d'une nouvelle entreprise de programmation au Canada. Ces services n'existaient pas il y a à peine deux ou trois ans, et le lancement de News World, de TSN ou de *Much Music* constitue un succès énorme pour un pays aussi petit que le nôtre. La câblodistribution n'a d'avenir que si elle offre aux Canadiens toute une diversité de programmes qui leur permettent de demeurer à l'intérieur de notre réseau et qui les encourage à s'y abonner ainsi qu'aux services canadiens.

À défaut de rendre ces services accessibles et de convaincre nos abonnés de leur grande valeur, ceux-ci se tourneront vers toutes les autres options disponibles qui leur parviennent directement des satellites américains. Dans ce cas, nous serions tous perdants.

**Le sénateur Hays:** Vous parliez de faire la concurrence aux satellites de radiodiffusion directe et vous avez souligné que la clé de la réussite, c'était la qualité. Pouvez-vous nous dire comment vous envisagez d'atteindre cette qualité. Voilà la difficulté à laquelle se heurte de tout temps le Canada, et je sup-

[Text]

Canadian problem, assuming there is some Canadian content, or maybe you did not have that specifically in mind. How do we build that quality into the programming that is offered such that we can "compete".

**Mr. Poirier:** Clearly there are problems in certain areas of programming, but we have proven that in some programming areas, particularly sports, current affairs and news, Canadians produce excellent programming which competes very effectively. People will tell you that the sports network in this country is every bit as good and better than their American counterparts.

**Senator Spivak:** So is NewsWorld.

**Mr. Poirier:** And so is NewsWorld.

**Senator Spivak:** Better.

**Mr. Poirier:** Clearly in some other areas we have difficulties, but the world is going to get increasingly narrow-casted if you want. I think you will see more of this type of programming. In certain areas we will do extremely well. In others I think we will find a great deal of difficulty. We know where some of these weaknesses are, such as in drama. They need to be addressed. However to suggest that we cannot compete with quality is wrong. We are proving that we can.

**The Chairman:** May I thank the gentlemen now? Thank you very much, Mr. Poirier, and your colleagues for a very interesting presentation. We are going to take a five minute break and then hear from the CTV Television Network.

(Upon resuming)

**The Chairman:** We are pleased to welcome representatives of the CTV Television Network who are Mr. Gary Maavara, who is the vice-president of operations and corporate affairs, and Mr. John Hylton who happens to be known to many of us. I would not say he wrote the original Broadcasting Act, but he practically did. He has been well known in regulatory circles. He is a lawyer and a communications consultant. It is good to see him again.

**Senator Davey:** Would you describe him as infamous?

**The Chairman:** No, not infamous. Senator Davey, you had made reference to Foster Hewitt's placing of the mayor's speech at what time?

**Senator Davey:** 6: 00 in the morning.

**The Chairman:** Well, in the early days of CTV, and I was one of the founding directors, at that time — I think it is the same probably today as it was then — all of the directors meddled in programming matters and so on. We were all specialists in running a network and a bunch of very independent-minded directors. At one time it was suggested we put a program on at 3: 30 on a Sunday afternoon and Bassett — big John — objected strenuously because he said, "No one will be listening". He said, "They will all be out playing polo".

[Traduction]

pose que vous entendez par là le contenu canadien, à moins que je ne me trompe? Comment offrir une programmation de qualité qui nous permette de concurrencer les autres?

**M. Poirier:** Évidemment, certains domaines sont plus difficiles que d'autres, mais nous avons démontré qu'à certains chapitres de la programmation, tels que les sports, les affaires courantes et les actualités, les Canadiens sont capables de produire d'excellentes émissions qui soutiennent fort bien la concurrence. On vous dira que le réseau des sports au Canada est tout aussi bon, sinon meilleur, que ses homologues américains.

**Le sénateur Spivak:** Même chose pour News World.

**M. Poirier:** En effet.

**Le sénateur Spivak:** Si ce n'est meilleur encore.

**M. Poirier:** Évidemment, tout n'est pas aussi facile dans tous les domaines, mais le monde se rétrécit de plus en plus du point de vue de la radiodiffusion, si j'ose dire. Ce type de programmation ne peut que se répandre de plus en plus. Dans certains domaines, nous réussissons déjà très bien, alors que dans d'autres, nous avons bien du mal. Nous savons que nous avons encore beaucoup de chemin à faire dans le cas des émissions dramatiques, par exemple. Ce sont des difficultés qu'il faudra tenter d'aplanir. Mais on aurait tort de prétendre que nous ne savons pas produire des émissions de qualité, car nous démontrons le contraire.

**Le président:** Si vous permettez, je remercierai M. Poirier et ses collègues de leur excellent exposé. Nous ferons une pause de cinq minutes, après quoi nous accueillerons le réseau de télévision CTV.

(Au retour)

**Le président:** Nous accueillons avec plaisir les représentants du réseau de télévision CTV, c'est-à-dire M. Gary Maavara, vice-président des Opérations et des Affaires de la société, et M. John Hylton que beaucoup d'entre nous connaissent déjà. Je n'irai pas jusqu'à dire que M. Hylton a rédigé la première loi sur la radiodiffusion, mais c'est presque le cas. Il circule beaucoup dans les milieux de la réglementation. Il est avocat et expert-conseil en communication et nous l'accueillons à nouveau avec grand plaisir.

**Le sénateur Davey:** Diriez-vous que c'est un être abominable?

**Le président:** Non, pas abominable. Sénateur Davey, vous avez fait allusion à la décision qu'avait prise Foster Hewitt de diffuser le discours du maire à quelle heure, déjà?

**Le sénateur Davey:** À 6 heures du matin.

**Le président:** Au début de CTV—et je ne pense pas que cela soit à ce point différent aujourd'hui de l'époque où j'en étais un des administrateurs fondateurs—tous les administrateurs se mêlaient plus ou moins de programmation, et d'autres choses aussi. Nous nous pensions tous des experts dans la gestion d'un réseau et nous formions une bande d'administrateurs extrêmement indépendants d'esprit. Un jour que quelqu'un suggérait de diffuser une émission à 15h30 un dimanche après-midi, John Bassett s'y est opposé farouchement en prétextant que

[Text]

That is not quite true. I always thought that Bassett was one of the reasons that the CTV Network became so successful because Bassett was never inhibited by any knowledge of broadcasting, and he wanted to get into all manner of things which invariably seemed to work.

So we welcome you, Mr. Maavara. Would you care to proceed now with your presentation.

**Mr. Gary Maavara, Vice-President, Operations and Corporate Affairs, Canadian Television Network Ltd.:** Thank you, Mr. Chairman. The first point I want to make is that we have twenty-two people from CTV in the Gulf tonight as we speak, and our prayers are with them. We have already had one minor casualty. Roger Smith apparently has sprained his knee and is being shipped out of the area because he can't walk. Hopefully that will be the worst thing that happens to Canadians in the region.

Secondly, sir, I would like to remind you that it is 30 years since CTV was formed. I would like to salute you and congratulate you as being one of the founding members of an organization which is now seen as such a great success. As you know well, in those days it hung by its financial fingernails for the first few years. I have read and heard of many stories where the owners were wondering where the next payroll was coming from. It is quite an achievement in 30 years.

I would also like to salute Senator Davey's contribution in his writings on broadcasting policy over the years.

Mr. Chairman and members of the committee, after 35 years of rapid growth, the broadcast industry now finds itself subject to a variety of challenges which threaten its existence. The competition for viewer attention and advertiser financial commitment has increased significantly. Virtually all Canadians have access to a dozen or more program sources. Paradoxically in the midst of this change, the actual viewing of television is falling. These factors, coupled with rapidly escalating costs for programming, have diminished the operating margins of most broadcasters.

Not surprisingly in this environment, the capitalization of the industry as represented by share prices has also dropped, threatening the ability of the industry to attract investment for the creation of new programming and to acquire the new technology which will be required to compete effectively for viewer attention.

Mr. Chairman and members of the committee, I have distributed copies of our submission to the Task Force on Economic Status of Canadian Television which further elaborates on these points. I have also distributed copies of various press clippings concerning our Canadian dramatic series for your information. We would be pleased to answer any questions on those materials.

[Traduction]

personne ne serait à l'écoute, puisque toute la population serait sur les terrains de polo.

Ce n'est pas tout à fait vrai. J'ai toujours cru que Bassett était à l'origine du grand succès du réseau CTV, tout simplement parce qu'il ne se sentait jamais inhibé par quelque connaissance que ce soit de la radiodiffusion et qu'il s'intéressait à toutes sortes de choses qui semblaient invariablement réussir.

Bienvenu, monsieur Maavara. Voulez-vous nous présenter votre exposé.

**M. Gary Maavara, vice-président des Opérations et des affaires de la société, Canadian Television Network Ltd.:** Merci, monsieur le président. Tout d'abord, j'aimerais rappeler que notre réseau a envoyé 22 de ses correspondants dans la région du Golfe et que nos prières vont vers eux. Nous avons déjà souffert d'une blessure mineure: en effet, Roger Smith s'est apparemment démis le genou et nous est donc réexpédié car il est dans l'incapacité de marcher. Espérons que ce sera là la pire des blessures que subiront nos Canadiens dans la région.

Deuxièmement, j'aimerais vous rappeler, monsieur le président, que CTV a maintenant 30 ans, et j'aimerais vous féliciter d'en avoir été un des membres fondateurs, puisque le réseau est maintenant considéré comme une grande réussite. Vous savez sans doute qu'au cours de ses premières années d'existence, le réseau a tenu le coup par la peau des dents. J'ai entendu bien des histoires racontant comment les actionnaires se demandaient d'où leur viendrait leur prochain budget. La chaîne a fait du chemin en 30 ans.

Je voudrais également souligner la contribution du sénateur Davey à la rédaction des politiques concernant la radiodiffusion au cours des ans.

Monsieur le président et mesdames et messieurs du comité, après 35 ans d'une croissance rapide, l'industrie de la radiodiffusion se trouve aujourd'hui à un carrefour qui menace son existence. La concurrence que l'on se livre afin d'attirer l'attention du spectateur et les fonds engagés dans la publicité se sont accrus considérablement. En principe, tous les Canadiens peuvent puiser à plus d'une dizaine de sources pour choisir leurs émissions. Mais ce qui est aussi paradoxal, c'est que l'on écoute de moins en moins la télévision. Si l'on ajoute à ces facteurs l'escalade rapide des coûts de la programmation, on constate que la marge de manœuvre de la plupart des radiodiffuseurs s'est rétrécie.

Il ne faut donc pas se surprendre que la valeur des actions de notre industrie ait également fléchi, menaçant ainsi notre aptitude à attirer des investissements en vue de la création d'une nouvelle programmation et à acquérir de nouvelles technologies qui nous sont nécessaires pour aller chercher des spectateurs.

Monsieur le président, j'ai distribué des exemplaires de notre mémoire au Groupe d'étude sur le statut économique de la télévision au Canada qui précise un peu ma pensée. J'ai également distribué des exemplaires de diverses coupures de presse portant sur nos séries canadiennes de dramatiques, pour votre gouverne. Nous répondrons avec plaisir à des questions, si vous en avez.

## [Text]

Mr. Chairman, the present Broadcasting Act, largely unchanged since 1968, requires some amendment to deal more effectively with these changed circumstances. Broadcasting and cable are now mature industries with almost all Canadians well-served by at least two networks in each official language. In some markets there are concerns regarding over licensing. New technical developments probably will not vary the mature distribution systems now available to the public, although one can expect changes caused by digital technology, advanced and high definition television, use of optical fiber and an increasing interest in the integration of personal communication systems.

As I noted earlier, CTV commenced operations in October of 1961. CTV's national satellite, microwave and broadcast transmission system operated by its affiliates reaches 97 per cent of the English speaking market and more than 90 per cent of all television equipped households in Canada. In many regions, the CTV affiliate station is the only source of local television news, public affairs, weather and emergency information.

CTV provides a minimum of sixty-five hours of service to affiliates each week and many affiliates broadcast twenty-four hours a day everyday of the year. To state the obvious, CTV and its affiliates derive virtually all revenues from the sale of advertising time. We also play an important role in the economy. CTV and its affiliates employ about thirty-eight hundred Canadians each year plus independent contractors and freelance creative people.

The CTV and affiliate payroll exceeds \$165 million each year paid to Canadians. This impact touches all of Canada. In British Columbia and the prairies we have about 1,200 employees with an annual payroll of about \$50 million. In Ontario we have about 1,800 employees, and in Quebec and Atlantic Canada we have approximately 725 employees with a payroll of approximately \$35 million each year.

CTV will spend over \$400 million on Canadian programming over its current five-year license term which expires August 31, 1992. In addition to this sum, CTV affiliates will spend over \$600 million on Canadian programming over their license terms. Our network drama expenditures result in significant economic spin-offs in employment, in investment and exports. For example, our prime time drama *ENG* employees 100 people with a cost per hour of over \$900,000. The program is sold in 25 foreign countries. The Emmy Award winning *My Secret Identity* program employs 100 people with a cost per episode of \$500,000 and is sold in 35 foreign countries.

Let me express our enthusiasm for Canadian programming. The CTV Television Network provides more prime time Canadian dramatic content than any other private service. The network and its affiliates provide more news coverage per day

## [Traduction]

Monsieur le président, la loi actuelle sur la radiodiffusion, qui est restée telle quelle en grande partie depuis 1968, doit être modifiée si l'on veut pouvoir réagir comme il se doit à l'évolution de la situation. La radiodiffusion et la câblodistribution sont maintenant des industries arrivées à maturité, étant donné que la plupart des Canadiens peuvent écouter au moins deux réseaux dans chacune des deux langues officielles. Dans certains milieux, on s'inquiète de l'octroi des permis. Les nouveautés techniques n'influeront sans doute pas sur les systèmes de distribution déjà arrivés à maturité auxquels le public a accès, même si l'on peut s'attendre à des changements dus à la technologie numérique, à la télévision à haute définition, à l'usage des fibres optiques et à l'intérêt croissant que suscite l'intégration des systèmes de communication personnelle.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, CTV est entré en activité en octobre 1961. Son réseau d'émissions sur fréquence hertzienne par satellite et par micro-ondes atteint grâce à ses affiliés 97 p. 100 du marché de langue anglaise et plus de 90 p. 100 de tous les ménages canadiens équipés d'un téléviseur. Dans un grand nombre de régions, la station affiliée de CTV est la seule source locale de télévision pour les bulletins d'information, les affaires publiques, la météo et les situations d'urgence.

CTV offre un minimum de 65 heures de service à ses stations affiliées chaque semaine et un grand nombre d'entre elles diffusent 24 heures par jour toute l'année durant. Comme vous le savez, CTV et ses stations affiliées tirent la quasi totalité de leurs revenus de la publicité. Nous jouons aussi un rôle important dans l'économie. CTV et ses stations affiliées donnent de l'emploi à environ 3,800 Canadiens chaque année, sans compter les entrepreneurs indépendants et les créateurs pigistes.

Les charges de personnel de CTV et de ses stations affiliées dépassent 156 millions de dollars par année. Cette masse salariale a des effets dans le Canada tout entier. En Colombie-Britannique et dans les Prairies, nous comptons environ 1 200 employés, qui touchent annuellement environ 50 millions de dollars. En Ontario, nous avons environ 1 800 employés, tandis qu'au Québec et dans la région de l'Atlantique nous en avons environ 725, ce qui correspond à des charges de personnel d'environ 35 millions de dollars chaque année.

CTV consacrera plus de 400 millions de dollars aux émissions canadiennes pendant les cinq ans que dure sa licence, qui arrivera à expiration le 31 août 1992. En sus, les stations affiliées de CTV affecteront plus de 600 millions de dollars aux émissions canadiennes pendant la durée de leur licence. Les dépenses du réseau dans le secteur des dramatiques ont des retombées économiques importantes pour l'emploi, les investissements et les exportations. Par exemple, la série de soirées *ENG* donne de l'emploi à 100 personnes, et son coût de production horaire dépasse 900 000 \$. Cette dramatique est vendue dans 25 pays. La série *My Secret Identity*, couronnée du prix Emmy, donne de l'emploi à 100 personnes et le coût de production de chaque épisode est de 500 000 \$; celle-ci est vendue dans 35 pays.

Je tiens à dire mon enthousiasme pour les émissions canadiennes. Le réseau de télévision CTV diffuse plus d'émissions canadiennes aux heures de grande écoute que tout autre radiodiffuseur privé. Le réseau et ses affiliés offrent plus de bulle-

## [Text]

than any other broadcast service including the CBC. CTV News maintains operations across Canada and has bureaus in Beijing, London, Moscow, Jerusalem and Washington, D.C., and as I mentioned earlier, we have 22 journalists in the Gulf tonight.

The heart of our news operation is the recently completed CTV news centre in Toronto. The combination of these bureaus coupled with freelance stringers means that CTV can be covering any story with a Canadian perspective anywhere in the world within hours. Lloyd Robertson, our news anchor, is Canada's most trusted news anchor according to the *TV Guide* readers' poll and he has been selected by that poll for five years running.

*Canada AM*, our morning news show, is Canada's longest running live early morning news and information program, and CTV Sports broadcasts more amateur Canadian figureskating, ringette, track and field, skiing, both alpine and nordic, and swimming than any other service. The reason we mention that is because amateur sports on television does not make money.

Mr. Chairman, we are very proud of this service. Turning to our specific comments concerning Bill C-40, first of all, we know from the definition in section 2 that the role of cable television in the 1968 Broadcasting Act was introduced almost as an afterthought, creating a license for a "broadcasting receiving undertaking", the only reference in that act to what has become the majority distribution system into Canadian homes.

Therefore, we find it helpful that the new act attempts to expand the definitions of cable TV activities providing for both a "distribution undertaking" and "programming undertaking". While this is worthwhile, CTV would be concerned if in the result there was considered to be any lessening of the clear role of off-air broadcasters as a primary service to Canadians.

With respect to section 3, the national broadcasting policy, we note that the broadcasting policy in the 1968 act held up extremely well. No jurisdictional powers of either CRTC or the federal government were lost through court challenges against the language in that act's broadcasting policy. However, in imposing obligations on all broadcasters, the role of the CBC as an alternative to services readily available from private broadcasters has become obscured.

The role CBC Radio Canada should play is producing Canadian programming, supported and therefore made possible by government grants. The CBC should be considered the national alternative service to Canadians. It should be the broadcaster of record in Canadian news and public affairs, culture, minority service, amateur sports and coverage of national events.

**Mr. Hylton, Legal Counsel, Canadian Television Network Ltd.:** Mr. Chairman, CTV agrees with the national policy goals in subparagraphs 3(1)(d)(i) and (ii) of the proposed Bill C-40. The clause—and I will just paraphrase it—refers to the

## [Traduction]

tins d'information par jour que n'importe quel autre service de radiodiffusion, y compris la CBC. Le service de nouvelles de CTV a des antennes partout au pays ainsi qu'à Pékin, Londres, Moscou, Jérusalem et Washington. Comme je l'ai dit, nous avons ce soir-même 22 journalistes dans le Golfe.

Le cœur de notre service d'information se trouve au centre des nouvelles de CTV, récemment ouvert à Toronto. Grâce à ces bureaux et à ses reporters locaux, CTV peut suivre l'actualité dans une perspective canadienne dans le monde entier en quelques heures seulement. Le lecteur de nouvelles Lloyd Robertson est le présentateur canadien à qui la population fait le plus confiance si l'on en croit l'enquête menée par *TV Guide* auprès de ses lecteurs. Il remporte cette distinction depuis cinq ans.

Notre émission de nouvelles du matin, *Canada AM*, est l'émission d'information matinale diffusée en direct depuis le plus grand nombre d'années et le service des sports de CTV diffuse plus de manifestations sportives canadiennes que tout autre service, qu'il s'agisse de patinage artistique, de ringuette, d'athlétisme, de ski—alpin et nordique—ou de natation. Si je le signale, c'est que les sports amateurs ne sont pas lucratifs à la télévision.

Monsieur le président, nous sommes très fiers de ce service. Voici maintenant nos observations sur le projet de loi C-40 proprement dit. Tout d'abord, nous savons que la définition, à l'article 2 de la Loi sur la radiodiffusion de 1968 sur le rôle de la télévision par câble n'a pour ainsi dire été incluse que pour corriger un oubli. On a créé une licence pour une «entreprise de réception de radiodiffusion», seule allusion dans la loi à ce qui allait devenir le principal réseau de télédistribution dans les foyers canadiens.

Nous sommes donc heureux de voir que la nouvelle loi tâche d'élargir les définitions de télédistribution en créant des «entreprises de distribution» et des «entreprises de programmation». Même s'il s'agit là d'une amélioration, CTV aurait des inquiétudes si cela devait compromettre le rôle des radiodiffuseurs par voie hertzienne, qui offrent un service de base à la population.

En ce qui concerne l'article 3, la politique canadienne de radiodiffusion, nous relevons que la politique énoncée dans la loi de 1968 a très bien subi l'épreuve du temps. Ni le CRTC ni le gouvernement fédéral n'ont perdu de pouvoir à la suite de contestations judiciaires de son libellé. À cause des obligations qu'elle impose à tous les radiodiffuseurs, cependant, la loi rend plus diffus le rôle de Radio-Canada, qui doit offrir d'autres services que ceux offerts par les radiodiffuseurs privés.

Ce sont les subventions de l'État qui permettent à CBC et Radio-Canada de produire des émissions canadiennes. Radio-Canada devrait être l'autre option nationale offerte aux Canadiens. La Société devrait être le radiodiffuseur officiel du Canada en matière de nouvelles et d'affaires publiques, de culture, de services aux minorités, de sport amateur et d'événements nationaux.

**M. Hylton, conseiller juridique, Canadian Television Network Ltd.:** Monsieur le président, CTV appuie les objectifs de la politique nationale énoncés dans les sous-alinéas 3(1)d)(i) et (ii) du projet de loi C-40, où il est dit à peu près que le système

## [Text]

Canadian broadcasting system should serve to safeguard, enrich and strengthen the cultural, political, social and economic fabric of Canada, and the lengthier portion that follows it, that the broadcasting system should encourage the development of Canadian expression by providing a wide range of programming, et cetera.

However, we do have some concern about the practical application of the next subparagraph (iii) which follows:

Through its programming and the employment opportunities arising out of its operations, serve the needs and interests, and reflect the circumstances and aspirations, of Canadian men, women and children, including equal rights . . .

Et cetera. CTV suggests that this clause is overly wordy, and the goals perhaps fall outside the goals and policies of a broadcasting act. The protections sought are already provided for in other forceful legislation, such as the Canada Labour Code and related employment equity standards.

In addition, CTV is not particularly comfortable with the obligation in subparagraph 3(1)(s)(ii) which deals with private networks and presumably covers CTV. It states that a private network should "be responsive to the evolving demands of the public". As CTV under the Broadcasting Act, both the present and the proposed bill, is responsible for what it programs, it may not necessarily give the public what it wants. At worst this might be construed to be a phrase used to describe somehow the lowest common denominator in public taste.

We suggest that CTV's responsibility is greater than this; namely, to create high quality programs which the public will want to watch, a slightly different approach than having to be responsive to "the evolving demands of the public".

**Mr. Maavara:** Mr. Chairman, it is very late. To save time I will not repeat the issues raised by the president of the CAB who preceded us. However, as a member of CTV, we support his concerns and we will try to respond to your questions. Thank you.

**Senator Davey:** I have several questions regarding two things you said in passing. You said 22 fulltime CTV people are in the Gulf?

**Mr. Maavara:** Yes.

**Senator Davey:** Are these fulltime CTV exclusive journalists working only for CTV?

**Mr. Maavara:** Yes, they are.

**Senator Davey:** I did not know that. That is quite something. They are from all across the country?

**Mr. Maavara:** The reporters there are Jim O'Connell.

**Senator Davey:** You do not have to list them. I just did not know there would be that many. That is a very impressive statistic.

**Mr. Maavara:** We spent a long session last week trying to decide how many people we were going to send in there because it is our feeling that with these two huge armies slam-

## [Traduction]

canadien de radiodiffusion devrait servir à sauvegarder, enrichir et renforcer la structure culturelle, politique, sociale et économique du Canada; et la partie un peu plus longue qui suit: favoriser l'épanouissement de l'expression canadienne en proposant une très large programmation qui traduise, etc.

Par contre, l'application dans la pratique du sous-alinéa (iii) qui suit nous cause des inquiétudes.

«Par sa programmation et par les chances que son fonctionnement offre en matière d'emploi, répondre aux besoins et aux intérêts, et refléter la condition et les aspirations des hommes, des femmes et des enfants canadiens, notamment l'égalité sur le plan des droits . . .»

CTV est d'avis que cette disposition est trop longue et que sa portée dépasse peut-être le cadre d'une loi sur la radiodiffusion. La protection recherchée figure déjà dans d'autres lois rigoureuses comme le Code canadien du travail et la Loi sur l'équité en matière d'emploi.

En outre, CTV aura du mal à se plier à l'obligation énoncée à la fin du sous-alinéa 3(1)(s)(ii), qui vise expressément les réseaux privés et donc vraisemblablement CTV. Il y est dit que le réseau privé doit être «réceptif à l'évolution de la demande du public». Comme l'actuelle Loi sur la radiodiffusion et le projet de loi le stipulent, CTV est tenu responsable de sa programmation, mais ne donnera peut-être pas nécessairement au public ce qu'il veut. Dans le pire des cas, on pourrait même voir dans ce passage le plus bas dénominateur commun des goûts du public.

Il nous apparaît que la responsabilité de CTV est plus grande: créer des émissions de haute qualité que le public voudra écouter, ce qui se distingue légèrement de la nécessité d'être «réceptif à l'évolution de la demande du public».

**M. Maavara:** Monsieur le président, il se fait tard. Pour gagner du temps, je ne répéterai pas les préoccupations soulevées par le président de l'ACR, qui nous a précédés. Cependant, à titre de membre de CTV, je tiens à vous dire que nous partageons ses préoccupations et que nous serons heureux de répondre à vos questions. Merci.

**Le sénateur Davey:** J'ai plusieurs questions au sujet de deux choses que vous avez dites en passant. Vous avez affirmé que CTV avait 22 employés à plein temps dans le Golfe?

**M. Maavara:** Oui.

**Le sénateur Davey:** S'agit-il de journalistes de CTV à plein temps qui travaillent exclusivement pour CTV?

**M. Maavara:** Oui.

**Le sénateur Davey:** Je l'ignorais. C'est impressionnant. Ils viennent de tout le pays?

**M. Maavara:** Parmi les reporters sur place, il y a Jim O'Connell.

**Le sénateur Davey:** Vous n'avez pas besoin de les énumérer. J'ignorais qu'il y en avait tant. C'est très impressionnant.

**M. Maavara:** Nous avons eu une longue réunion la semaine dernière pour décider combien de personnes nous allions dépêcher là-bas, parce qu'avec les deux armées gigantesques qui

[Text]

ming away at each other, there will be a lot of casualties. We made it clear to everyone that they were under absolutely no obligation to go. We had one person who decided because of family concerns not to go, and 22 very courageous people said they would go.

**Senator Graham:** Perhaps you could tell us who is there.

**Mr. Maavara:** Pardon?

**Senator Graham:** Perhaps you could tell us who is there, if there are not too many, on-air commentators. Could you tell us who those people are?

**Mr. Maavara:** Jim Munson, who reports from the far east, Roger Smith, who I think is being flown out because he is just not mobile, Jim O'Connell, Martin Himel who is our regular correspondent in Jerusalem. George Wolf is there. In fact, George is now a producer. Of course, he was a reporter in a past life. So he is accustomed to doing that. There is a fifth person that I cannot remember.

**The Chairman:** You lost one of your reporters in another war.

**Mr. Maavara:** Yes, we did. Unfortunately not very long ago Clark Todd was shot and killed in Lebanon which led to quite a dramatic story when Don Cameron, who was head of news at that time, and Tim Kotcheff, who is now head of news and who was his assistant, went into Lebanon to retrieve his body and really saw the true horror of that conflict.

**Senator Davey:** I would like to note that I think Lloyd Robertson is a class act and is a great acquisition for you guys. I believe every survey I have seen turns up marvelous numbers for him.

Now I would like to ask a question. How does CTV work? Now here is a list of all these stations. Does one person come from each station to a meeting? Incidentally I would like to know how many people own these stations. There are twenty-five stations listed.

**Mr. Maavara:** Moving across the country starting in the west, the ownership of CTV is made up of Western International Communications which have stations in British Columbia and Alberta; Electrohome Communications which has a station in Edmonton and in Kitchener; Maclean Hunter which has a station in Calgary; Baton Broadcasting which has stations in Saskatchewan and Ontario and is the largest affiliate owner of the CTV network and, interestingly enough, the largest private affiliate owner of the CBC network; Moffat Communications which owns our Winnipeg affiliate; CFCF Inc. which is owned by the Pouliot family in Montreal; the CHUM group which owns our maritime affiliate stations; and the Sterling family which owns CJON in St. John's, Newfoundland.

**Senator Davey:** So eight organizations.

**Mr. Maavara:** Eight organizations.

**Senator Davey:** Eight organizations own and control CTV. Is there a chairman elected each year?

[Traduction]

vont s'affronter, il y aura beaucoup de pertes. Nous avons dit clairement à tout le monde que personne n'était obligé d'y aller. Un de nos employés a décidé pour des raisons de famille de ne pas y aller, et 22 personnes très courageuses ont accepté de s'y rendre.

**Le sénateur Graham:** Peut-être pourriez-vous nous dire de qui il s'agit.

**M. Maavara:** Pardon?

**Le sénateur Graham:** Peut-être pourriez-vous nous dire de qui il s'agit, s'il n'y en a pas trop: les commentateurs. Pourriez-vous nous dire qui sont ces personnes?

**M. Maavara:** Jim Munson, qui couvre normalement l'Extrême-Orient, Roger Smith, qu'on est en train de ramener, je crois, parce qu'il ne peut pas se déplacer, Jim O'Connell, Martin Hamel, notre correspondant régulier à Jérusalem. George Wolf y est. De fait, George est maintenant réalisateur. Évidemment, il était reporter avant. Il a donc l'habitude de ce genre de choses. Il y en a un cinquième que j'oublie.

**Le président:** Vous avez déjà perdu un de vos reporters dans une guerre précédente.

**M. Maavara:** Oui. Malheureusement, il n'y a pas tellement longtemps, Clark Todd a été abattu au Liban, ce qui a donné lieu à un reportage dramatique de Don Cameron chef des nouvelles à l'époque, et de Tim Kotcheff, qui est aujourd'hui chef des nouvelles et qui était son adjoint, qui sont allés au Liban chercher sa dépouille mortelle et qui ont vu toute l'horreur du conflit.

**Le sénateur Davey:** Je tiens à dire qu'à mon avis Lloyd Robertson est un homme qui a de la classe. Vous avez fait un joli coup en retenant ses services. Tous les sondages lui donnent la palme.

J'aimerais vous poser une question. Comment fonctionne CTV? J'ai ici une liste de toutes les stations. Un représentant de chacune d'entre elles assiste-t-il aux réunions? Au fait, j'aimerais savoir combien de personnes sont propriétaires de ces stations. Il y en a 25 ici.

**M. Maavara:** D'ouest en est, CTV appartient à Western International Communications, qui a des stations en Colombie-Britannique et en Alberta; Electrohome Communications est propriétaire d'une station à Edmonton et d'une autre à Kitchener; Maclean Hunter en a une à Calgary; Baton Broadcasting a des stations en Saskatchewan et en Ontario et constitue le principal propriétaire affilié de CTV et, fait intéressant, est aussi le principal propriétaire privé affilié du réseau CBC; Moffat Communications est propriétaire de notre station affiliée de Winnipeg; la famille Pouliot de Montréal est propriétaire de CFCF, je crois; le groupe CHUM est propriétaire de nos stations affiliées des Maritimes; enfin la famille Sterling possède la station CJON de St. John's à Terre-Neuve.

**Le sénateur Davey:** Huit entreprises, donc.

**M. Maavara:** C'est juste.

**Le sénateur Davey:** Ce sont donc huit entreprises qui sont propriétaires de CTV et qui la contrôlent. Un PDG est-il élu chaque année?

[Text]

**Mr. Maavara:** Yes. The chairman of the board is Mr. Bill MacGregor who is also president and chief executive officer of Electrohome Communications.

**Senator Davey:** He has been the chairman for a long time. This is his second time around, is it not?

**Mr. Maavara:** Yes, it is.

**Senator Davey:** Now you have chief executive officer?

**Mr. Maavara:** Yes, John Cassaday.

**Senator Davey:** Now, he is new and has just been there a while?

**Mr. Maavara:** He will have been at CTV for approximately a year next week.

**Senator Davey:** You have a chairman, you have a president, and then presumably when you have meetings of the board, these eight representatives appear. I do not know Mr. Cassaday. I know of him. I have read about him. I have read a great deal about him as a matter of fact, but it seems to me that is more preoccupied with marketing than he is with broadcasting. Is that an unfair thing to say?

**Mr. Maavara:** I would say it is extremely unfair. John is an extremely capable chief executive. He is 37 years old. CTV is the third company that he has been president of. Previous to CTV he was president and chief executive officer of Campbells UK and was responsible for 80 manufacturing plants in Great Britain. Prior to that he was president of Campbells Canada and before that he was executive vice-president of Campbells U.S.A.

**Senator Davey:** With respect and not trying to be a smart aleck, it seems to me you are making my point that this guy's whole background is in marketing. I am sorry. I meant to have an article here and I have not got it, but there was a CTV meeting — I do not know if it was the annual meeting or whatever it was, but there was a meeting and out of this meeting Mr. Cassaday came forward and said the whole thrust of this coming year is going to be marketing.

**Mr. Maavara:** Certainly marketing is an important part of a commercial broadcasting enterprise, but you also have to look at the other things that he has done. For example, I mentioned in the speaker's notes our news operation. CTV now has the most sophisticated news assembly operation in Canada. We are very proud of it. Almost from the moment John came to CTV he got behind that project and gave it all the resources it needed. We are very proud of the system now. We have people from all over the world coming to see our operation.

What you see on the screen is not a new set. It is a working operation which allows us to go, as we are going to be doing now, with 24 hours of news gathering and production. In fact, we are on the air now. We have pre-empted everything tonight obviously for the war coverage.

**The Chairman:** Where is that located?

**Mr. Maavara:** It is located in Agincourt adjacent to the CFTO facilities.

[Traduction]

**M. Maavara:** Oui, il s'agit de M. Bill MacGregor, qui est aussi PDG de Electrohome Communications.

**Le sénateur Davey:** Il y a longtemps qu'il est président. C'est son deuxième mandat, n'est-ce pas?

**M. Maavara:** Oui.

**Le sénateur Davey:** Qui est le premier dirigeant de l'entreprise?

**M. Maavara:** John Cassaday.

**Le sénateur Davey:** C'est un nouveau venu, n'est-ce pas?

**M. Maavara:** La semaine prochaine, il y aura environ un an qu'il est à CTV.

**Le sénateur Davey:** Vous avez un PDG et un président. J'imagine que vous tenez donc des réunions du conseil d'administration auxquelles participent ces huit représentants. Je ne connais pas M. Cassaday. J'ai entendu parler de lui. J'ai lu des choses à son sujet. En fait, beaucoup de choses, et il me semble préoccupé davantage par la mise en marché que par la radio-diffusion. Je me trompe?

**M. Maavara:** C'est tout à fait injuste. John est un dirigeant très capable. Il a 37 ans. CTV est la troisième société dont il prend les rênes. Auparavant, il était PDG de Campbells du Royaume-Uni et était à la tête de 80 usines en Grande-Bretagne. Auparavant, il a été président de Campbells du Canada, avant quoi il a été vice-président exécutif de Campbells des États-Unis.

**Le sénateur Davey:** Je n'essaie pas de jouer au malin, mais il me semble que vous venez de prouver ce que je disais et que toute sa carrière s'est faite dans le marketing. Je m'excuse, je pensais avoir ici un article mais ce n'est pas le cas. Il y a eu une réunion de CTV—j'ignore s'il s'agissait de l'assemblée annuelle, mais à l'issue de cette rencontre M. Cassaday a déclaré que la priorité du prochain exercice allait être la mise en marché.

**M. Maavara:** Il ne fait pas de doute que le marketing occupe une place importante dans une entreprise de radiodiffusion commerciale. En revanche, il faut aussi considérer ses autres réalisations. Par exemple, j'ai parlé dans mon exposé de notre service de nouvelles. CTV a aujourd'hui le service d'informations le plus à l'avant-garde du pays. Nous en sommes très fiers. Presque dès son arrivée à CTV, John a défendu ce projet et y a fait affecter toutes les ressources nécessaires. Nous sommes très fiers de ce service aujourd'hui. Des gens du monde entier viennent voir comment nous fonctionnons.

Ce que vous voyez à l'écran, ce n'est pas seulement un nouveau plateau. C'est un nouveau service qui nous permet, comme nous allons le faire à l'instant, de rassembler l'information et de produire des émissions 24 heures par jour. En fait, nous sommes en ondes au moment où je vous parle. Nous avons tout annulé ce soir pour suivre l'ouverture des hostilités.

**Le président:** Où est-ce?

**M. Maavara:** À Agincourt, à côté des installations de CFTO.

[Text]

**The Chairman:** It is a beautiful set.

**Mr. Maavara:** If I could finish, in the dramatic programming area, we are pleased to say that we now are putting on the air some of the best dramatic programming available to Canadians. In the materials that I have given you, just to give you a sense of what other people are saying about us, there is a story about John Haslett Cuff, the television critic for the *Toronto Globe and Mail* who is not known for his charitable comments about Canadian programming.

**Senator Davey:** Or anything else.

**Mr. Maavara:** Or anything else perhaps. The headline is "Chalk One Up For *ENG*, a Canadian Success Story". The subhead is "*ENG* is a significant achievement on two counts. It is unapologetically Canadian and clearly superior to its U.S. counterpart WIOU". I have to say that although this program was on the air before John joined the network, he has really supported our vice-president of entertainment programming in giving him the resources to get these kinds of programs on the air.

**Senator Davey:** I did not intend to demean Mr. Cassaday. It may have seemed that way. I just have two other questions. I would like to put this question to John Hylton because I have known him a long time and he has been around here a long time as the chairman pointed out.

When you talk to newspaper people, they talk about their community. When you talk to broadcasters, they always talk about their market. Now why is that? I understand that it is a commercial operation. I understand the functions of the private broadcasters are sometimes critical, and the private sector is useful and I think it does lots of useful things. However, why is it so pre-occupied with marketing?

Let me give you one horrible example which we talked about here the other day. I apologize to my colleagues because they have heard this before. I do not know whether this was CTV or whether it was CFTO. I refer to the annual program where Prime Minister Mulroney spoke to the nation. Craig Oliver and Pam Wallen were the questioners and they did an excellent job. The prime minister did fine. I am not making a political observation at all.

In fact, on the contrary. I am going to sound like I am a Tory. When Pierre Trudeau did this kind of programming, it was absolutely non-commercial. Prime Minister Mulroney did this hour and there were I believe 20 — I made a list of them — commercials and there were five separate times in which the Prime Minister had to give way to these commercials.

Now, surely to God, when the Prime Minister of Canada is speaking to the nation in his annual report, there should be no commercials at all during that hour period.

**Mr. Hylton:** Let me just start with your first comment and I believe Gary can better follow on regarding the second concern you have raised. My experience has been that the word market

[Traduction]

**Le président:** C'est très beau.

**M. Maavara:** Si je pouvais finir: nous avons le plaisir de compter à l'heure actuelle des émissions dramatiques parmi les meilleures proposées aux Canadiens. Dans les documents que je vous ai donnés, pour vous donner une petite idée de ce que les autres disent de nous, il y a un article de John Haslett Cuff, le critique de télévision du *Globe and Mail*, qui n'est pas connu pour sa tendresse pour les émissions canadiennes.

**Le sénateur Davey:** Ou pour quoi que ce soit d'autre.

**M. Maavara:** Ou pour quoi que ce soit d'autre peut-être. Son article est intitulé «*Chalk One Up For ENG, a Canadian Success Story*». (Un point pour *ENG*, une réussite canadienne). «*ENG*» est une véritable réussite pour deux raisons. Cette émission ne s'excuse pas d'être canadienne et est très clairement supérieure à son homologue américaine «*WIOU*». Je dois dire que bien que cette émission était à l'antenne avant que John ne rejoigne le réseau, il a réellement appuyé notre vice-président responsable des émissions de variétés, en lui donnant les ressources voulues pour diffuser ce genre d'émissions.

**Le sénateur Davey:** Mon intention n'était pas de diminuer M. Cassaday. C'est peut-être simplement une impression que j'ai donnée. J'ai encore deux autres questions. J'aimerais poser cette question à John Hylton, parce que cela fait longtemps que je le connais et que cela fait longtemps qu'il est ici, comme le président l'a rappelé.

Quand on parle aux gens du monde de la presse, ils nous parlent de leur monde. Quand on parle aux radiodiffuseurs, il nous parlent toujours de leur marché. Comment cela se fait-il? Je sais que c'est une activité commerciale. Je sais que les fonctions des radiodiffuseurs privés sont parfois critiques, que le secteur privé est utile et qu'à mon avis il fait beaucoup de choses utiles. Cependant, pourquoi est-il si préoccupé par le marché?

Je vais vous donner un exemple horrible dont nous avons parlé ici l'autre jour. Je m'excuse auprès de mes collègues qui l'ont déjà entendu. Je ne me souviens plus si c'était CTV ou CFTO. Je veux parler de l'émission annuelle au cours de laquelle le premier ministre Mulroney s'est adressé à la nation. Craig Oliver et Pam Wallen, qui posaient les questions, ont fait un excellent travail. La prestation du premier ministre a été bonne. Ce n'est pas du tout une observation politique.

En fait, c'est le contraire. On va croire que je suis conservateur. Quand Pierre Trudeau faisait ce genre d'émission, il n'y avait aucune coupure publicitaire. Pendant cette heure avec le premier ministre Mulroney, je crois qu'il y a eu une vingtaine de coupures publicitaires, et il a fallu que le premier ministre s'arrête de parler cinq fois pour laisser passer ces messages publicitaires.

Grands Dieu! quand le premier ministre du Canada s'adresse à la nation une fois par an, il ne devrait pas y avoir du tout de messages publicitaires pendant cette heure.

**M. Hylton:** Je commencerai par répondre à votre premier commentaire et, ensuite, Gary vous répondra au sujet du deuxième, car je crois qu'il est mieux qualifié que moi. Mon

[Text]

is used almost as a piece of jargon by the broadcasters and perhaps as a shorthand for a description of the signal coverage in some cases, the audience that they garner to their particular program and also, as a financial consequence, for the private broadcaster as to whether the advertisers will support that particular market and that particular program in its time slot.

When I was back with the CRTC many years ago, it always struck me that that was a rather inappropriate phrase when we were talking about the audience and the programming. I used to consider that people should change that so that they were discussing more the social aspect than that marketing aspect, but it is a word of jargon. I am sure the chairman of this committee recognizes it in that sense. Gary?

**Mr. Maavara:** Your count on the commercials was close. There were twenty-four commercials actually in the standard twelve minutes that we are allowed. I recognize your concern and in the ordinary course I would say that, yes, perhaps the Prime Minister should have an opportunity to speak to the Canadian people without commercial interruption, which is probably what he is doing tonight. It is my understanding that he had asked for time to speak to the Canadian people tonight. That obviously would be without commercial interruption.

This annual interview with the Prime Minister to review the year is part of our regular public affairs programming and like all other programming has to be commercially supported. I do not know whether there have been commercials sold for past interviews except for the last couple of years that I have been involved with CTV. I know that last year we did sell time.

The reality is that in the last fiscal year CTV lost \$2.5 million and we had to go to our shareholders for that money. We have a number of shareholders where it is no secret that they are in pretty serious financial circumstances. The banks are saying to them, we have got to find a solution here.

So unfortunately I cannot apologize for the fact that the Prime Minister's interview had some commercials in it. If it were a matter of national importance such as tonight, there would be no commercials.

**Senator Davey:** I sound like I am supporting Mr. Mulroney which I am not, but for God's sake, one of the commercials which he was smack up against was a toilet bowl cleanser. Now come on. This is the Prime Minister of Canada. I agree you have your problems and I understand declining revenue. I am familiar with these facts and figures. This is an excellent document and I am going to shut up now. I just leave you with the thought, that surely an annual program with the Prime Minister of Canada could be non-commercial.

**Senator Atkins:** I do not mean to contradict what you are saying. I think it is a valid comment, but in this particular case, we are talking about the hour program, the call-in program?

**Senator Davey:** No, I am not. No, this is his annual Christmas program.

[Traduction]

impression est que les radiodiffuseurs ont fait entrer dans leur jargon le mot «marché» et s'en servent pour décrire le territoire de diffusion, l'audience qu'une émission particulière à une heure particulière attire et, par contre-coup, les annonceurs publicitaires.

Lorsque je travaillais pour le CRTC, il y a de nombreuses années, je trouvais que c'était un terme assez inapproprié pour parler d'audience et d'émissions. D'après moi, il aurait fallu en choisir un autre, afin que la discussion porte plus sur les aspects sociaux que sur les aspects commerciaux, mais c'est un terme de jargon. Je suis certain que le président de ce comité l'interprète ainsi. Gary?

**M. Maavara:** Vous ne vous êtes pas trompé de beaucoup. Pendant les 12 minutes autorisées, nous avons diffusé 24 publicités. Je vous comprends fort bien et, dans des circonstances ordinaires, je vous dirais: oui, peut-être le premier ministre devrait-il avoir la possibilité de s'adresser à la population canadienne sans être interrompu par des publicités, ce qu'il est probablement en train de faire ce soir. Je crois savoir qu'il a demandé à s'adresser à la population canadienne ce soir. Il est évident qu'il n'y aura pas d'interruption publicitaire.

Cet entretien annuel avec le premier ministre sur les événements de l'année est une des émissions de notre programmation régulière sur les affaires publiques et, comme toutes les émissions, elle est financée par la publicité. Je ne sais combien il y avait de messages publicitaires dans le temps, je ne le sais que pour les années depuis lesquelles je travaille pour CTV, c'est-à-dire deux. Je sais que l'année dernière, nous en avons vendu.

La réalité, c'est que lors du dernier exercice financier, CTV a perdu 2,5 millions de dollars, et il nous a fallu demander à nos actionnaires de mettre la main à la poche. Et, ce n'est pas un secret, un certain nombre de nos actionnaires connaissent eux-mêmes de graves difficultés financières. Leurs banques leur disent qu'il faut trouver une solution.

C'est malheureux, mais je n'ai pas à m'excuser que l'entretien avec le premier ministre ait été entrecoupé de messages publicitaires. Si c'était une question d'importance nationale comme ce soir, il n'y aurait pas de messages publicitaires.

**Le sénateur Davey:** Je donne l'impression d'être un supporter de M. Mulroney, ce que je ne suis pas, mais Grand Dieu! une de ces publicités concernait un produit à nettoyer les bols de toilette. Allons! C'est le premier ministre du Canada. Je suis d'accord: vous avez des problèmes et vos recettes diminuent. Je connais la question. Votre document est excellent, et maintenant je me tais. Simplement, à mon avis, une telle émission annuelle avec le premier ministre du Canada devrait se faire sans interruption publicitaire. Réfléchissez-y.

**Le sénateur Atkins:** Je ne veux pas vous contredire, votre commentaire est valable, mais dans ce cas particulier, voulez-vous parler de l'émission à ligne ouverte?

**Le sénateur Davey:** Non. C'est son émission annuelle de Noël.

[Text]

**Senator Atkins:** Because for the call-in program, I think it was perfectly justified.

**Senator Davey:** I watched that. I did not complain about that.

**Senator Forrestall:** How much money did it earn for you?

**Mr. Maavara:** That I am not sure of but, Senator Davey, I take your concern seriously and I will certainly bring that to the attention of our board. Perhaps as a matter of policy in future, we may decide to forego the sales.

**Senator Atkins:** Can I follow up on your comment about the losses? It is relevant to the subject we are talking about which is C-40.

**The Chairman:** That is not exactly a supplementary. I have Senator Graham first. We will come back to that. It is a very important point.

**Senator Graham:** I do not think the Prime Minister would have had to sit through the commercial while the interview was going on. I presume they had some — what do they call them — cut-aways or whatever?

I also want to congratulate you on the performance of your on-air people and I want to make particular reference to Roger Smith. I want to say to you that I was in the Philippines with him in 1986 when he covered the overthrow of the Marcos regime and he did an excellent job there, as he has done in so many other areas of the world. We all share your concern and we pray that they will all be safe and well.

I notice that on page 25 of your submission to the Task Force on Economic Status of Canadian Television you say that CTV revenue growth has declined over the last 11 years and that the annual rate of growth is 9.3 per cent but that the figure is misleading in that for the first eight years CTV enjoyed an annual growth of 11.8 percent, whereas for the last three years the rate has been declining at a rate of 1 percent.

Is the total revenue for CTV represented at page 15 of this presentation? For 1990 it is estimated at 1.750 billion.

**Mr. Maavara:** No. That is the entire television advertising expenditure.

**Senator Graham:** Yes. What would the total revenue be or would your shareholders permit you to share that with us?

**Mr. Maavara:** Of the CTV system?

**Senator Graham:** Yes.

**Mr. Maavara:** It is no secret. CTV Television Network's budget this year I think will be around \$151 million. The rest of the group will probably be about three times that in total. So we are talking about \$600 million or thereabouts.

**Senator Graham:** That would be the total revenue of —

**Mr. Maavara:** Of the CTV system.

**Senator Graham:** — the affiliates?

**Mr. Maavara:** Yes.

[Traduction]

**Le sénateur Atkins:** Parce que pour l'émission à ligne ouverte, j'estime que c'était tout à fait justifié.

**Le sénateur Davey:** Je l'ai regardée. Je ne m'en plains pas.

**Le sénateur Forrestall:** Combien cela vous a-t-il rapporté?

**M. Maavara:** Je n'en suis pas sûr, sénateur Davey, je tiens compte de votre remarque et j'en ferai part à notre conseil d'administration. Il est possible qu'à l'avenir, nous décidions de renoncer à ces recettes.

**Le sénateur Atkins:** Pourrais-je revenir sur votre commentaire concernant les pertes? Cela concorde tout à fait avec le projet de loi C-40.

**Le président:** Ce n'est pas exactement une question complémentaire. C'est au tour du sénateur Graham. Nous y revenons. C'est un point très important.

**Le sénateur Graham:** Je ne pense pas que le premier ministre ait dû attendre le passage des messages publicitaires pendant cet entretien. Je suppose que cela a été fait—je ne sais pas comment ça s'appelle—au montage?

Je tiens également à vous féliciter de la prestation de vos journalistes, et je tiens tout particulièrement à faire référence à Roger Smith. J'étais avec lui aux Philippines en 1986 quand il a couvert le renversement du régime Marcos, et il y a fait un excellent travail, tout comme il en a fait dans tant d'autres régions du monde. Nous partageons vos craintes et nous prions pour qu'il ne leur arrive rien.

Je remarque qu'à la page 25 de votre mémoire au Groupe d'étude sur le statut économique de la télévision canadienne vous dites que la croissance des recettes de CTV a décliné au cours des 11 dernières années et que le taux annuel de croissance est de 9,3 p. 100, mais que ce chiffre est trompeur, car pendant les huit premières années, CTV a joui d'une croissance annuelle de 11,8 p. 100, mais au cours des trois dernières années, le taux a diminué d'un pour cent par an.

Est-ce que ce sont les recettes totales de CTV qui sont présentées à la page 15 de ce document? Pour 1990, il s'agirait de 1,750 milliard de dollars.

**M. Maavara:** Non. C'est le chiffre des dépenses totales de publicité pour la télévision.

**Le sénateur Graham:** D'accord. Quelles sont vos recettes totales? Vos actionnaires vous permettent-ils de nous le dire?

**M. Maavara:** Pour l'ensemble du réseau CTV?

**Le sénateur Graham:** Oui.

**M. Maavara:** Ce n'est pas un secret. Le budget du réseau de télévision de CTV pour cette année, je crois, sera d'environ 151 millions de dollars. Pour le reste du groupe, ce sera probablement environ trois fois ce montant au total. Cela fait donc en gros 600 millions de dollars.

**Le sénateur Graham:** Ce sont les recettes totales de . . .

**M. Maavara:** Du réseau CTV.

**Le sénateur Graham:** . . . des affiliés?

**M. Maavara:** Oui.

[Text]

**Senator Graham:** Since you were here earlier, you might have heard questions that we asked of other witnesses with respect to the independence of the CRTC. Do you have any thoughts on the weakening of the independence of the CRTC as a result of this legislation?

**Mr. Maavara:** Certainly the legislation provides the Government of Canada through the minister a double-tiered opportunity to influence policy. It is my own personal view that the directional ability really is probably not much different than the power to make regulations which the minister already has, as any minister has under most legislation.

With respect to the review power, I would foresee that that power would be exercised as it has been in the past, very conservatively and sparingly simply because in most cases the minister through the Privy Council really does not have the expertise to deal with the issue. As such, on the face of it, the bill increases the power of the minister to direct, and in that sense it does appear to take away some of the independence of the commission. In practical terms, I am not sure that it is going to make all that much difference.

**Senator Graham:** So it is not a cause for concern?

**Mr. Maavara:** It is a cause of concern if we had a particular fact situation, but at the moment as a hypothetical matter, I am not particularly concerned about it.

**Mr. Hylton:** I have a concern, Senator Graham, that the review power might become almost the standard. It is so easy now to file a request for the cabinet to review a CRTC decision. Granted it is only decisions, not denials which are covered by this, but as I looked through Bill C-40, Bill C-136, Bill-20, Bill-16 and its predecessors, I am surprised that cabinet wants to be this much involved and wants to take the time to review decisions particularly when they have been licensing decisions where opposing groups have appeared in front of CRTC for weeks on end at great expense, and then with a 40 cent stamp plus GST, one sends in a letter to the Privy Council and you get an entire review mechanism starting up.

It just surprises me that that is there. There is an appeal to the courts. I can understand that. It is quite limited and constricted and quite difficult to use. It is also very expensive. Then there is this appeal to Cabinet. It is being used more and more. I am not saying that they are successful, but it is being used more and more, and to that extent, it does concern me, particularly when it is coupled with the power of direction, which is supposed to be dealing with the front end of the train, to provide some policy guidance. Then we see that the individual decision can be influenced in this manner by the review of Cabinet.

**Senator Graham:** Perhaps I could ask you, Mr. Hylton, in view of your experience in these matters how you feel about the "they who hear decide" approach?

**Mr. Hylton:** I have a sort of mixed reaction to that. Lawyers are somewhat scandalized to think that the judges who heard their particular case in court may not be the judges who then

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Comme vous étiez là plus tôt, vous avez peut-être entendu les questions que nous avons posées aux autres témoins concernant l'indépendance du CRTC. Que pensez-vous de l'affaiblissement de l'indépendance du CRTC, conséquence de cette mesure législative?

**M. Maavara:** Il est certain que cette mesure offre au gouvernement du Canada, par l'intermédiaire du ministre, une double occasion d'influer sur la politique. J'estime personnellement que la capacité d'orientation n'est probablement pas très différente du pouvoir de réglementation que le ministre a déjà, comme n'importe quel autre ministre ayant la responsabilité d'une loi.

Pour ce qui est du pouvoir d'examen, je pense que ce pouvoir sera exercé comme il l'a été dans le passé, d'une manière très rare et très conservatrice, simplement parce que dans la majorité des cas, le ministre, par l'intermédiaire du Conseil privé, n'a pas vraiment l'expertise nécessaire pour régler ce genre de questions. À première vue, le projet de loi donne un pouvoir d'instruction accru au ministre et, dans cette mesure, il semble rogner un peu sur l'indépendance du conseil. Dans la pratique, je ne suis pas du tout certain que cela fasse beaucoup de différence.

**Le sénateur Graham:** Ce n'est donc pas une crainte?

**M. Maavara:** Ce pourrait être une crainte si nous étions face à un cas réel, mais pour le moment, ce n'est qu'une hypothèse, et je ne me fais pas particulièrement de souci.

**M. Hylton:** Je crains, sénateur Graham, que ce pouvoir d'examen ne devienne pratiquement la norme. Déposer une demande de révision d'une décision du CRTC auprès du Cabinet est devenu aujourd'hui trop facile. Bien entendu, cela ne couvre que les décisions, et non pas les rejets, mais je suis surpris de constater que dans tous ces projets de loi, qu'il s'agisse du C-40, du C-136, du 20, du 16 ou de ses prédécesseurs, le Cabinet veuille tant être impliqué et veuille prendre le temps d'examiner des décisions, surtout lorsqu'elles ont été prises après que le CRTC a entendu des opposants à ces licences pendant des semaines, à grands frais, et qu'une simple lettre avec un timbre de 40 cents, plus la TPS, envoyée au Conseil privé vous permet de relancer tout ce mécanisme d'examen.

Cela me surprend. Il y a possibilité d'appel devant les tribunaux. Je peux le comprendre. C'est assez limité, et le recours est compliqué. C'est également très cher. Ensuite, il y a cet appel au Cabinet. Il est de plus en plus utilisé. Je ne dis pas qu'il y a de plus en plus de réussites, mais c'est de plus en plus utilisé et, dans cette mesure, cela m'inquiète, surtout lorsque c'est couplé au pouvoir d'instruction qui est censé s'occuper des problèmes de la locomotive du train en fixant certaines orientations politiques. Puis, on peut remettre en cause cette décision individuelle en faisant appel au Cabinet.

**Le sénateur Graham:** Monsieur Hylton, compte tenu de votre expérience en la matière, que pensez-vous de l'approche: «que ce soit ceux qui écoutent qui décident»?

**M. Hylton:** Ma réaction est mitigée. Les avocats sont parfois scandalisés de penser que les juges qui les écoutent plaider et les juges qui rendent le verdict ne sont pas toujours les

[Text]

go and make the decision. On the other hand, my experience with CRTC, both inside and outside over many years, has led me to conclude that there is a value in this rather Canadian procedure that goes on in terms of the executive committee as it is now constituted, which has the authority to require those commissioners who appeared at the hearing and sat on the hearing to justify their decision as one that will stand up under the scrutiny of their peers, so that the national dimension of broadcasting will not get lost because one or two commissioners have suddenly gone off on a tangent of their own.

While it is unusual, even the Supreme Court of Canada recognized that it was a valid administrative technique to have the decision-making process come back to the executive committee. I think on balance I preferred that because you knew that the entire experience of the commission and presumably that of the most experienced commissioners was being brought to bear on each of the decisions. Obviously some decisions do not require a great deal of attention, but when things looked as if they might swing to an imbalance across the country or that there some factionalism in the national broadcasting system could develop, I think the executive committee has played a valuable role in keeping a sense of equilibrium across the country in terms of the broadcasting system.

We have a very sophisticated national broadcasting system in this country, as you will know if you have travelled outside Canada. I think part of that may be due to the fact that the commission has always had to look at the national dimension of each decision as it came by.

**Senator Atkins:** Do not you still get that?

**Mr. Hylton:** I am not sure. The only obligation on a panel, and it can be quite small as you know, is that they may go back or they should go back and consult. That is very different from requiring them to take into account and to accept concerns or criticism from the rest of the members of the executive committee. I think it may have the rather deleterious effect of reducing to some extent the role of the chairman of the CRTC, and we have been blessed with some pretty good chairmen over the years.

**Senator Atkins:** The chairman has suggested that it might give him more power in selecting the panels.

**Mr. Maavara:** If I could comment on that. I do not know whether we want to spend the whole evening discussing this point, but it seems to me that the obligation that this provision raises on the government is the appointment of a strong chairman who will act in a strong manner to ensure that the panels that are set for any particular licensing decision adhere in a sense to that national perspective. Looking at it as a potential applicant, there is some value on the other side of the equation to a hearing where you know that the people who are sitting there and seeing the whites of your eyes are the ones who are going to decide on your presentation. In that sense it makes the public hearing much more important.

From a regional perspective, certainly it has been frustrating to some to show up at a CRTC hearing only to discover that there is one person sitting on the panel who has the right to vote and there are two part-time commissioners who do not have the right to vote. In fact, everything you say in that hear-

[Traduction]

mêmes. D'autre part, mon expérience au CRTC et du CRTC m'incite à conclure à l'existence d'une valeur dans cette procédure relativement canadienne, à savoir que le comité exécutif, tel qu'il est actuellement constitué, a le pouvoir de demander aux commissaires qui siégeaient aux audiences de prouver que leur décision résistera à l'examen de leurs pairs et qu'il n'y aura donc pas perte d'un élément de la dimension nationale de la radiodiffusion parce qu'un ou deux commissaires ont tout d'un coup opté pour une tangente personnelle.

Bien que cette technique soit inhabituelle, la Cour suprême du Canada elle-même a reconnu valable du point de vue administratif que le processus de prise de décisions soit soumis au comité exécutif. Je crois que, tout compte fait, cette méthode avait ma préférence, car on savait que chacune de ces décisions bénéficiait de tout l'expérience du conseil et vraisemblablement aussi des plus anciens des commissaires. Il est évident que certaines décisions ne nécessitent pas beaucoup d'attention, mais lorsqu'il a semblé impossible qu'il y ait un déséquilibre dans le pays ou des dissensions dans le développement du système national de radiodiffusion, je crois que le comité exécutif a joué un rôle valable en maintenant un certain sens de l'équilibre au sein de ce système.

Notre système national de radiodiffusion est très sophistiqué, il suffit d'aller à l'étranger pour s'en rendre compte. Je crois que c'est peut-être dû en partie au fait que le conseil a toujours dû tenir compte de la dimension nationale de chacune des décisions qu'il a prises.

**Le sénateur Atkins:** Ce ne sera plus le cas?

**M. Hylton:** Je n'en suis pas sûr. La seule obligation d'un comité et il peut être très petit, comme vous le savez—c'est qu'il peut recommencer ou qu'il doit recommencer et consulter. Ce n'est pas du tout la même chose que de lui imposer de tenir compte des préoccupations ou d'accepter les critiques du reste des membres du comité exécutif. À mon avis, cela peut avoir l'effet assez délétère de réduire dans une certaine mesure le rôle du président du CRTC et, au cours des années, nous avons eu le bonheur de bénéficier d'assez bons présidents.

**Le sénateur Atkins:** Selon le président, cela pourrait lui donner plus de pouvoir dans le choix des comités.

**M. Maavara:** Pourrais-je ajouter un commentaire? Je ne sais si nous voulons consacrer toute la discussion de ce soir à ce point, mais il me semble que cette disposition impose au gouvernement de nommer un président ferme qui agira avec fermeté pour assurer que les comités formés pour étudier une décision d'émission de licence adhèrent dans une certaine mesure à cette perspective nationale. Du point de vue des candidats, savoir que ceux qui vous entendent et que vous regardez dans le blanc des yeux sont ceux qui prendront la décision à une certaine valeur. Dans cette mesure, cela rend l'audience publique beaucoup plus importante.

Du point de vue régional, il était certes frustrant pour certains de venir à une audience du CRTC et de ne se retrouver en présence que d'une seule personne ayant le droit de vote et de deux commissaires à temps partiel ne l'ayant pas. En réalité, tout ce que vous dites pendant cette audience—et nous

[Text]

ing — and we all know that hearing transcripts do not sometimes reflect exactly the tone of what took place in the hearing room — the actual decision is going to be made by a bunch of people who, in fact, you never see.

**Senator Atkins:** I would argue that some of them may or may not have an interest when they were not available at the hearing. So that I think you get the advantage both ways.

**Mr. Maavara:** Like a lot of things there is a great deal of balance involved. It certainly underscores the need for a strong capable chairman.

**The Chairman:** What is the Supreme Court decision to which you referred?

**Mr. Hylton:** It was one of the decisions of Mr. Justice Laskin. As I recall it was —

**Mr. Maavara:** *CTV versus CRTC*.

**The Chairman:** Could you get me that citation?

**Mr. Hylton:** We will forward that in the morning to the clerk.

**Senator Graham:** I am wondering if you have any views on the fact that the act would require the commission to regulate employment opportunities.

**Mr. Maavara:** The difficulty that we have with that provision is that we already have a regulatory structure in place which has both the expertise and the authority to regulate employment practices. I am referring to Labour Canada and the associated administrative systems that have been set up, for example, relating to pay and employment equity in Canada.

**Senator Graham:** The Employment Equity Act.

**Mr. Maavara:** The difficulty we have with the Broadcasting Act is that it attempts to draw more jurisdiction to regulating an area which relates solely to employment which is covered by Labour Canada legislation and it really does not relate to broadcasting per se. With respect to what goes on the screen and what people see at home and, in a sense, the equity issues that relate to that, they are properly within the existing powers of the CRTC and the policies of the CRTC, such as sexual stereotyping and advertising policy.

So it is our position that we are not sure whether we are going to be facing some parallel form of regulation which may or may not be in sync with what Labour Canada is requiring from us.

**Senator Graham:** One final question. Did you recommend any amendments to the committee in the other place?

**Mr. Maavara:** CTV did not file a brief with respect to C-40. We adopted the views of the Canadian Association of Broadcasters. In the past CTV has filed recommendations concerning the predecessor bills, but we did not actually file in this one. We adopted those views.

[Traduction]

savons tous que les comptes rendus ne reflètent pas toujours exactement le ton de ce qui s'est passé pendant l'audience — la décision, en fin de compte, est prise par des gens qu'en fait vous ne voyez jamais.

**Le sénateur Atkins:** Il est aussi possible que ce dossier intéresse ou n'intéresse pas certains de ceux qui n'étaient pas disponibles lors de l'audience. Vous pouvez donc gagner sur les deux tableaux.

**M. Maavara:** Comme pour beaucoup de choses, c'est avant tout une question d'équilibre. Cela confirme cette nécessité d'un président ferme et compétent.

**Le président:** Quelle est cette décision de la Cour suprême dont vous avez parlé?

**M. Hylton:** C'est une décision qui a été prise par le juge Laskin. Si je me souviens bien . . .

**M. Maavara:** *CTV contre le CRTC*.

**Le président:** Pourriez-vous me donner cette citation?

**M. Hylton:** Nous l'enverrons demain matin au greffier.

**Le sénateur Graham:** Que pensez-vous de cette disposition de la loi exigeant du conseil qu'il réglemente les chances d'emploi?

**M. Maavara:** Le problème que nous posent ces dispositions est qu'il existe déjà une structure de réglementation qui possède à la fois les compétences et le pouvoir de réglementer les pratiques d'emploi. Je veux parler de Travail Canada et des systèmes administratifs associés qui ont été établis, par exemple, relatifs à l'équité en matière de paye et d'emploi au Canada.

**Le sénateur Graham:** La Loi sur l'équité en matière d'emploi.

**M. Maavara:** Le problème que nous pose la Loi sur la radiodiffusion est qu'elle essaie d'acquérir une juridiction accrue pour réglementer un domaine qui concerne uniquement l'emploi, qui est couvert par la législation canadienne du travail et qui ne concerne pas véritablement la radiodiffusion en tant que telle. Pour ce qui est de ce qui est projeté et de ce que les gens voient chez eux et, dans une certaine mesure, des questions d'équité qui y sont associées, cela relève opportunément des pouvoirs existants du CRTC et des politiques du CRTC tels que les stéréotypes sexuels et la politique en matière de publicité.

Nous ne savons donc pas si nous serons confrontés à une forme parallèle de réglementation qui concordera ou ne concordera pas à ce que Travail Canada exige de nous.

**Le sénateur Graham:** Une dernière question. Avez-vous recommandé des amendements au comité de l'autre endroit?

**M. Maavara:** CTV n'a pas déposé de mémoire sur le projet de loi C-40. Nous avons fait nôtre l'opinion de l'Association canadienne des radiodiffuseurs. Dans le passé, CTV a déposé des recommandations concernant les projets de loi précédents, mais nous ne l'avons pas fait pour celui-ci. Nous avons fait nôtre cette opinion.

[Text]

**Senator Hays:** I have a couple of questions on the matter of review. I would appreciate a comment from either of you on how good a regulator the Cabinet is in terms of references that might end up there. It has always been my impression that they are not very good because they are busy with other things, so you end up with a bureaucrat who is unknown and who may not be very good at it either.

**Mr. Maavara:** The difficulties with Cabinet review, first of all, is the question of time. The Cabinet and the Privy Council simply do not have the time to spend on broadcasting matters per se. There are probably more important things for Cabinet to be dealing with. The second thing is one of expertise and a lack of administrative support in order to make an informed decision. I am not sure of the process, but at the end of the day it is probably the DOC and the CRTC who provide that expertise. In a sense what you have done is just bring the complicated decision back to the body to which the appeal was made in the first place.

The other attendant difficulty is the one of entering the political issue into something that is sometimes purely a matter of technical consideration.

**Senator Hays:** I do not want to put words in your mouth, but let me try. It is not a good idea to broaden that discretion or to broaden that aspect of Cabinet review? Maybe it is something that should be narrowed rather than expanded. As I read the act, it expands it.

**Mr. Maavara:** I will defer to John on this, but it is my understanding that this bill is not broadening those powers. It is merely adding the power to direct and the power of review.

**Mr. Hylton:** I think the main concern was expressed as that kind of double whammy approach to the powers of Cabinet. The changes that have been made to the power of review from the point of view of administrative law are probably highly desirable. As the jargon goes, it has made the system somewhat more transparent. There are even more difficulties with the existing system where, for example, you will send a letter and the contents of that letter will not have been made available to the other parties. So that it is a total mystery as to how the Cabinet makes its decisions, and presumably they are made on the recommendations of the Minister of Communications.

There are improvements in here now. However we do have the power of direction and the power of review coupled which seems to almost guarantee that the federal Cabinet will be involved more in the aspects of the regulation of broadcasting. Certainly that is quite a club to hold over the CRTC, once the policy has been set and the CRTC starts making decisions under that policy. If it is decided by Cabinet they do not like those decisions, then they can keep sending them back or in fact annul those decisions.

**Senator Hays:** Do you like that or not?

[Traduction]

**Le sénateur Hays:** J'ai quelques questions à vous poser sur ce pouvoir d'examen. J'aimerais que l'un de vous me dise ce qu'il pense du Cabinet comme instance de réglementation s'il est saisi d'une telle demande. J'ai toujours eu l'impression qu'il n'était pas bon dans ce genre d'exercice, car il a beaucoup d'autres choses à faire, donc la décision est prise par un bureaucrate inconnu qui ne connaît peut-être pas beaucoup la question lui non plus.

**M. Maavara:** Pour commencer, le premier problème avec ces examens par le Cabinet, c'est celui du temps. Le cabinet et le conseil privé n'ont tout simplement pas de temps à consacrer aux questions de radiodiffusion en soi. Le Cabinet a probablement des choses plus importantes à régler. Deuxièmement, il y a un manque d'expertise et de soutien administratif pour prendre une décision informée. Je ne connais pas vraiment la procédure, mais en fin de compte, c'est probablement le ministère des Communications et le CRTC qui fournissent les experts. Dans une certaine mesure, cela revient à renvoyer cette décision compliquée à prendre à l'instance qui avait au départ été saisie de l'appel.

L'autre difficulté, c'est l'entrée en scène de considérations politiques alors qu'il s'agit parfois de questions devant être jugées sur des bases purement techniques.

**Le sénateur Hays:** Je ne veux pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit, mais laissez-moi essayer. Élargir ce pouvoir discrétionnaire ou élargir cet aspect de l'examen en cabinet n'est pas une bonne idée. À la limite, il serait peut-être même préférable de le limiter. Cette loi me semble l'accroître.

**M. Maavara:** Je demanderais à John de vous répondre, mais je crois comprendre que ce projet de loi n'élargit pas ces pouvoirs. Il augmente simplement le pouvoir d'instruction et le pouvoir d'examen.

**M. Hylton:** Je crois que la crainte principale, c'est cette sorte de doublement des pouvoirs du cabinet. Les changements qui ont été apportés au pouvoir d'examen du point de vue de l'administration sont probablement fort désirables. Selon l'expression consacrée, cela rend le système un peu plus transparent. Il y a encore plus de difficultés avec le système existant, car on envoie une lettre, et le contenu de cette lettre n'est pas communiqué aux autres partis. La manière dont le cabinet prend ses décisions est donc un mystère total, et il est à supposer qu'elles sont prises sur la recommandation du ministre des Communications.

Ce projet de loi apporte des améliorations. Cependant, il y a couplage du pouvoir d'instruction et du pouvoir d'examen, ce qui semble presque garantir que le cabinet fédéral sera plus impliqué dans la réglementation de la radiodiffusion. Il est certain que c'est une arme à tenir au-dessus de la tête du CRTC; en effet, une fois que la politique aura été fixée et que le CRTC commencera à prendre des décisions en vertu de cette politique, si le cabinet décide qu'il n'aime pas ces décisions, il pourra les renvoyer pour un nouvel examen à loisir ou, dans les faits, les annulera purement et simplement.

**Le sénateur Hays:** Est-ce que cela vous plaît ou non?

[Text]

**Mr. Hylton:** If the CRTC is well set up and if the CRTC is operating properly as the independent authority to regulate broadcasting and to grant the broadcasting licences, then it seems to me that having a power in Cabinet to review the decisions it makes will start undermining the CRTC. That would be my concern.

**Senator Hays:** You are somewhat concerned by that?

**Mr. Hylton:** Yes, I am concerned. I have been concerned about it in the existing act. I am concerned that the role of Cabinet to provide policy guidance at the outset has been somewhat expanded and then coupled with this new power. However, as a lawyer I can see that the new drafting which has gone into this power of review by Cabinet is an improvement as far as the public is concerned and the process of Cabinet review.

**Senator Hays:** An improvement because the procedures are better known and fairer?

**Mr. Hylton:** Yes, sir, exactly.

**Senator Hays:** That is the only reason it is better?

**Mr. Hylton:** Yes, sir.

**Senator Hays:** But you do not think its existence, I take it from what you have said, is a move in the right direction?

**Mr. Hylton:** I do not think that it really has improved the broadcasting system, by having this particular technique in here. I do not think Canadian broadcasting policy has somehow been certified as operating better because of this particular technique over the last 20 years.

**The Chairman:** Senator Atkins wants a supplementary. Maybe that would be helpful. Go ahead.

**Senator Atkins:** Could the threat or the mechanism of Cabinet review just impose on the CRTC a greater responsibility to make the right decision?

**Mr. Hylton:** Yes, that is possible. The trouble with trying to be absolute on this question is that when there is a power of review like this and if the CRTC has gone off the rails on a decision, there is a court of appeal and an administrative body or a government committee which can put its mind very closely to this issue. So I have difficulty being dogmatic about this one.

**Senator Atkins:** The point I would make is I believe the Cabinet treats that kind of review as a real hot potato in many cases.

**Mr. Hylton:** I agree. The fact that they are of such a political dimension in some circumstances is probably a good thing for the country. There is a certain ventilation that comes into what otherwise might be a very narrow technical exercise on the part of the CRTC. So I am almost expressing a personal dilemma here through my own experience rather than trying to reflect CTV.

**The Chairman:** I would like to quote Robert Fowler who had two famous expressions. One was when you have a dog, you do

[Traduction]

**M. Hylton:** Si le CRTC est bien organisé et qu'il joue bien son rôle en tant qu'organisme indépendant qui réglemente la radiodiffusion et qui accorde des licences de radiodiffusion, alors il me semble que donner au cabinet le pouvoir de revoir les décisions que prend le CRTC risque de saper son autorité. Voilà ce qui me préoccupe.

**Le sénateur Hays:** Cela vous inquiète?

**M. Hylton:** Oui, cela m'inquiète. Cela m'inquiète également dans la loi actuelle. Je crains que le rôle du cabinet qui au départ consistait à formuler des directives générales ait été en quelque sorte élargi, puis ajouté à ce nouveau pouvoir. Cependant, en tant qu'avocat, je dois dire que le fait que la nouvelle loi donne au cabinet le pouvoir de revoir les décisions du CRTC est une amélioration pour ce qui est du public et du processus d'examen par le cabinet.

**Le sénateur Hays:** Une amélioration parce que les procédures sont mieux connues et plus justes?

**M. Hylton:** Oui, exactement.

**Le sénateur Hays:** Est-ce la seule raison pour laquelle il s'agit d'une amélioration?

**M. Hylton:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Hays:** Mais croyez-vous qu'il s'agit d'un pas dans la bonne direction?

**M. Hylton:** Je ne crois pas que cette disposition améliore vraiment le système de radiodiffusion. Je ne crois pas que l'on puisse dire que la politique canadienne en matière de radiodiffusion a été plus efficace en raison de cette disposition particulière au cours des 20 dernières années.

**Le président:** Le sénateur Atkins aimerait poser une question supplémentaire. Peut-être qu'elle pourrait être utile. Allez-y.

**Le sénateur Atkins:** Est-ce que le fait que le cabinet puisse revoir les décisions du CRTC n'impose pas à ce dernier une plus grande responsabilité pour ce qui est de prendre la bonne décision?

**M. Hylton:** Oui, cela est possible, mais je ne peux pas vous répondre de façon catégorique, car si une telle disposition est prévue dans la loi et que le CRTC prend une décision qui n'est absolument pas acceptable, il existe un tribunal d'appel et un organe administratif ou un comité gouvernemental qui peut examiner la question de très près. J'ai donc de la difficulté à être dogmatique sur cette question.

**Le sénateur Atkins:** Ce que je veux dire, c'est qu'à mon avis le cabinet considère ce genre d'examen comme une affaire très délicate dans bien des cas.

**M. Hylton:** J'en conviens. Le fait qu'il y ait une telle dimension politique dans certaines circonstances est sans doute une bonne chose pour le pays. S'il n'y avait pas cet aspect de discussion au grand jour, cela risquerait de devenir un exercice technique très étroit de la part du CRTC. J'exprime donc ici un dilemme personnel d'après ma propre expérience plutôt que le point de vue de CTV.

**Le président:** Permettez-moi de citer deux expressions bien connues de Robert Fowler. Voici ce qu'il a dit en parlant du

[Text]

not do your own barking, and he made that comment in reference to the CRTC. This is obviously a subject which is now coming to a head with this committee. You do not think that the safeguards that are built into this act with regard to the powers of direction and review are sufficient—plus the added thing that Senator Atkins referred to, the political dangers?

**Mr. Hylton:** I think the safeguards are more than sufficient. They may indeed be excessive.

**The Chairman:** Yes. Some of us feel that a muzzle has been put in there, but it has been amended in the other place and I pity the poor minister.

**Senator Hays:** The Minister of Communications presumably. Who else? It is difficult for me, having heard the exchange, to determine whether you are mildly critical, critical or concerned. I sense a certain unease. Maybe that is as far as you want to go.

**Mr. Maavara:** Personally I have been on both sides of Cabinet appeals. So I have felt of two minds as to whether the Cabinet has been right or not. They have been right a couple of times for me personally. They have been wrong a couple of times.

The position of CTV on this bill is that we are faced with a real crisis in this industry at this point. You can say that here come the broadcasters crying wolf again, but we have got some real challenges ahead of us. To the extent that this bill solves some of the problems and the jurisdictional gaps, it is a good bill and should move ahead. If there are amendments that need to be made as a result of experience under the bill, then perhaps they could be made later.

At this point the real question is how will the cable people deal with the American consortium which intends to ship 100 channels via satellite using a new technology which is going to be ready in three years? This is going to put a tremendous amount of pressure on the system in Canada to compete. High definition television is on the horizon. It is on an hour a day in Japan now. The reality of high definition television is that the Canadian system cannot begin to afford to buy the equipment.

CTV utilizes 20 videotape machines to deliver its one channel signal. Those machines cost in the area of \$35,000 apiece. The high definition television tape machine costs \$1 million. In other words, there is no way that we could find the capital to put together a service. If Canadian consumers are able to buy television sets that can receive this service, and someone from somewhere else like Sony Corporation, which now owns a major U.S. studio, or Matsushita, which now owns MCA and which has a profit bigger than the revenues of CTV, then Canadians will buy it, and that will be the end of the system.

I do not want to sound overly dramatic, but that is the reality. Canadians are going to buy —

**Senator Hays:** Let me help you get off this topic because you do not want to go any further on it. Yours is not a strong

[Traduction]

CRTC: «Lorsqu'on a un chien, on n'aboie pas soi-même.» Voilà une question sur laquelle le comité se penche de plus en plus. Vous ne croyez pas que les garanties qui sont prévues dans le projet de loi à l'étude en ce qui concerne les pouvoirs de direction et d'examen sont suffisantes, en plus de la question dont a parlé le sénateur Atkins—les dangers politiques?

**M. Hylton:** Je pense que les garanties sont plus que suffisantes. Elles sont peut-être même excessives.

**Le président:** Oui. Certains d'entre nous estiment qu'on y a mis une muselière—mais le comité de la Chambre l'a amendé, et je plains le pauvre ministre.

**Le sénateur Hays:** Le ministre des Communications, je suppose. Qui d'autre? C'est difficile pour moi, après avoir entendu l'échange, de savoir si vous êtes légèrement critique, critique ou préoccupé. Je détecte un certain malaise. Peut-être ne voulez-vous pas aller plus loin.

**M. Maavara:** Personnellement, je me suis retrouvé des deux côtés des appels portés devant le cabinet. J'ai donc été parfois d'accord et d'autres fois en désaccord avec la décision du cabinet. Personnellement, j'estime qu'il y a eu quelques bonnes décisions, et quelques mauvaises décisions.

La position de CTV sur le projet de loi à l'étude est que nous faisons face à une crise réelle dans ce secteur aujourd'hui. Vous direz peut-être que les radiodiffuseurs crient au loup encore une fois, mais les défis auxquels nous faisons face sont réels. Dans la mesure où le projet de loi à l'étude résout certains problèmes et comble les lacunes en ce qui concerne les compétences, alors il s'agit d'un bon projet de loi et il devrait être adopté. Si plus tard l'expérience démontre qu'il est nécessaire d'y apporter certains amendements, alors peut-être pourront-ils être faits plus tard.

Pour l'instant, il s'agit de savoir comment les câblodistributeurs s'en tireront avec le consortium américain qui a l'intention d'expédier une centaine de canaux par satellite grâce à une nouvelle technologie qui sera prête dans trois ans. Cela va mettre énormément de pression sur le réseau au Canada pour qu'il soit concurrentiel. La télévision à haute définition est à l'horizon. A l'heure actuelle, au Japon, on présente une heure par jour de télévision à haute définition. Le problème, c'est que le réseau canadien n'a pas les moyens d'acheter le matériel.

CTV utilise 20 machines pour bandes vidéo pour transmettre son signal à canal unique. Ces machines coûtent environ 35 000 \$ pièce. La machine correspondante pour la télévision à haute définition coûte un million de dollars. En d'autres termes, nous ne pourrions jamais trouver le capital nécessaire pour mettre sur pied un tel service. Si les consommateurs canadiens sont capables d'acheter des appareils de télévision qui peuvent recevoir ce service et des émissions d'une autre société comme la société Sony, qui est actuellement propriétaire d'un gros studio américain, ou Matsushita, qui est actuellement propriétaire de MCA et dont les profits dépassent les recettes de CTV, alors les Canadiens vont l'acheter et cela sera la fin du réseau.

Je ne voudrais pas paraître trop dramatique, mais c'est la réalité. Les Canadiens vont acheter...

**Le sénateur Hays:** Permettez-moi d'aborder avec vous une autre question, car si j'ai bien compris, vous n'insistez pas tel-

[Text]

brief for amendment in this section of review, I take it. You are concerned, but not very concerned. Let me take a lead on your other comment which is very, very relevant. I am looking at page 6 of your presentation.

I do not know any of your journalists, but I watch your service and I can congratulate you on your production of drama in recent years. It has been remarkable and successful. It is for a wide audience and that is great. What I would like to ask you to comment on is how have you been able to do it and why have you done it? What role has the CRTC played and what role have incentives like Telefilm or other Government of Canada or provincial incentives to produce drama played?

**Mr. Maavara:** First of all, the CRTC has played an important role. Our existing license conditions have been much stronger than in the past. Having said that, we realized that we would have to step up to the plate and produce good quality Canadian drama because if we did not, we would simply vanish in the minds of Canadians.

With respect to the government supports, Telefilm is absolutely essential on an ongoing basis to the creation of quality Canadian programming. We sound a bit like a broken record, but this market simply cannot attract sufficient capital to get a program made in first instance without things like the Ontario Film Development Corporation or the Alberta Fund or the BC Fund or in fact Telefilm. We need those capital funds to get programs on the air. I think one of the important bright lights on the horizon —

**Senator Hays:** If I could interrupt, could you quantify how much they have helped in terms of say *ENG* or one of your very successful programs?

**Mr. Maavara:** I do not have the figures for a particular program, but CTV accessed the fund last year to the extent of \$19 million. By that I mean broadcasters do not have access to Telefilm per se. However, if an independent producer can get a broadcaster to put in a minimum of 30 per cent of the production budget—for *ENG*, for example, our contribution is \$300,000 an hour—then they will get Telefilm support. I would estimate that the telefilm support on *ENG* is probably about \$300,000 an episode.

**Senator Hays:** So that in combination perhaps with Telefilm or whatever is, at least, one-third and maybe one-third to 40 per cent or something like that?

**Mr. Maavara:** Yes, and what we are hoping is that the foreign sales will start to kick in, that these programs will start to have some impact. We have had some success. Every one of the programs listed on page 6 is now seen in the United States. In fact, *Bordertown* is the most popular program on the family channel cable service in the United States.

**Senator Hays:** How many of them are profitable?

**Mr. Maavara:** Of these programs?

**Senator Hays:** Yes.

[Traduction]

lement dans votre mémoire pour que soit amendé cet article au sujet de l'examen par le cabinet. Cette question vous préoccupe, mais pas excessivement. À la page 6 de votre mémoire, vous faites une autre observation qui est très pertinente.

Je ne connais aucuns de vos journalistes, mais je regarde vos émissions et je tiens à vous féliciter pour votre production de dramatiques au cours des quelques dernières années. Ces dramatiques sont remarquables et elles ont beaucoup de succès. Elles s'adressent à un public varié, et c'est sensationnel. Pouvez-vous nous dire comment vous avez réussi à produire ces émissions et pourquoi vous les avez produites? Quel a été le rôle du CRTC et le rôle des initiatives comme Téléfilm ou d'autres initiatives du gouvernement fédéral ou provincial dans la production de vos dramatiques?

**M. Maavara:** Tout d'abord, le CRTC a joué un rôle important. Les conditions liées à notre licence à l'heure actuelle sont beaucoup plus exigeantes que par le passé. Nous nous sommes donc rendu compte que nous devons être à la hauteur et produire des dramatiques canadiennes de bonne qualité si nous ne voulions tout simplement pas disparaître dans l'esprit des Canadiens.

En ce qui concerne l'appui des gouvernements, Téléfilm est absolument essentiel à la création d'émissions canadiennes de qualité. Je me répète peut-être, mais notre marché ne peut tout simplement pas tirer suffisamment de capitaux pour que nous puissions produire une émission. Il nous faut absolument un appui financier comme celui de la Société de développement de l'industrie cinématographique ontarienne ou de l'Alberta Fund, ou du BC Fund, ou en fait de Téléfilm. Nous avons besoin de leur appui financier pour produire des émissions. Je pense que l'une des leçons importantes à l'horizon . . .

**Le sénateur Hays:** Excusez-moi de vous interrompre, mais pourriez-vous préciser le montant de leur appui financier par exemple pour la production de *ENG* ou de l'une de vos émissions qui a beaucoup de succès?

**M. Maavara:** Je n'ai pas de chiffres pour une émission en particulier, mais CTV a reçu 19 millions de dollars l'an dernier. Les radiodiffuseurs n'ont pas accès à Téléfilm comme tel. Toutefois, si un producteur indépendant réussit à obtenir qu'un radiodiffuseur fournisse un minimum de 30 p. 100 du budget de production d'une émission comme *ENG*, par exemple, notre contribution est de 300 000\$ l'heure. Il obtient ensuite l'appui de Téléfilm. Je dirais que l'appui financier de Téléfilm pour l'émission *ENG* s'élève à environ 300 000\$ pour un épisode.

**Le sénateur Hays:** Donc cela, avec l'appui de Téléfilm ou peu importe, représente au moins le tiers et peut-être même jusqu'à 40 p. 100 du coût de production, n'est-ce pas?

**M. Maavara:** Oui, et nous espérons pouvoir faire des ventes à l'étranger et que ces émissions commenceront à rapporter. Nous avons eu un certain succès. Chacune des émissions énumérées à la page 6 est diffusée aux États-Unis à l'heure actuelle. En fait, *Bordertown* est l'émission la plus populaire de la chaîne familiale aux États-Unis.

**Le sénateur Hays:** Combien d'entre elles sont rentables?

**M. Maavara:** De ces émissions?

**Le sénateur Hays:** Oui.

[Text]

**Mr. Maavara:** I am not sure because they are owned by the producers. If I could refer you to our brief, I am not sure which page it is on, but the margin differential between one hour of U.S. content on CTV and one hour of Canadian content is about \$5 million.

**Senator Hays:** How much would it cost you for an hour of *Dallas* as compared to *ENG*?

**Mr. Maavara:** *Dallas* would cost the CBC probably about \$65,000 an hour.

**Senator Hays:** And *ENG* costs you \$900,000?

**Mr. Maavara:** No. *ENG* on a per-showing basis would cost us about \$150,000. We allocate the \$300,000 over two showings.

**Senator Hays:** And the rest has to be recovered through sales to other countries?

**Mr. Maavara:** Yes.

**Senator Hays:** And one would be the U.S. and presumably you would get \$65,000 in the U.S. if that is what we pay?

**Mr. Maavara:** Not nearly that. They had been happy if they got 20.

**Senator Hays:** Congratulations on doing it anyway. Have you been pushed hard to do it? You did not answer about the CRTC's role in these initiatives.

**Mr. Maavara:** Well, the CRTC has pushed us to do these, but our position is simply that it is Canadian content in all categories, which will differentiate us from all of these services coming in from other countries. We have to find a way to make Canadian programming economically viable.

**Senator Hays:** I did not write them all down, but you set out what you thought the CBC's role should be. For instance, you referred to amateur sport. As I recall CBC makes quite a bit of money from *Hockey Night in Canada* and stuff like that. I wonder if you could comment on that because if it is the nation's objective to see a certain amount of Canadian drama—and we know how tough it is to produce from the exchange we have just had, and we know how tough this government and other governments have been on the CBC — nothing like this government, I might say — how are they going to do what they are doing if they do not have professional sport, which I assume they make money on, and some of the other things that you might have listed and if that is just left to the private broadcasters? How are we going to achieve our national purpose if we take that commercial revenue away from the public broadcaster?

**Mr. Maavara:** We are not suggesting that CBC should necessarily give up, for example, *Hockey Night in Canada*. With regard to a sport such as ringette, which is the ice game very much like hockey played by women — I think they have

[Traduction]

**M. Maavara:** Je n'en suis pas certain, car elles sont la propriété des producteurs. Si vous voulez bien vous reporter à notre mémoire, je ne sais plus très bien à quelle page cela se trouve, mais la différence entre une heure de contenu américain et une heure de contenu canadien à CTV est d'environ cinq millions de dollars.

**Le sénateur Hays:** Combien coûterait une heure de *Dallas* par rapport à une heure de *ENG*?

**M. Maavara:** *Dallas* coûterait environ 65 000\$ l'heure à la Société Radio-Canada.

**Le sénateur Hays:** Et *ENG* vous coûte 900 000\$

**M. Maavara:** Non. *ENG* nous coûte environ 150 000\$ par émission. Nous prévoyons 300 000\$ pour deux émissions.

**Le sénateur Hays:** Et vous devez aller chercher le reste grâce aux ventes à l'étranger.

**M. Maavara:** Oui.

**Le sénateur Hays:** Aux États-Unis, entre autres, et je présume que vous iriez chercher 65 000\$ aux États-Unis si c'est ce que nous payons?

**M. Maavara:** Loin de là. Ils sont bien contents lorsqu'ils peuvent en obtenir 20 000.

**Le sénateur Hays:** De toute façon, je vous félicite pour cette émission. Vous a-t-on vraiment poussés pour que vous la produisiez? Vous n'avez pas répondu à ma question relativement au rôle du CRTC dans ces initiatives.

**M. Maavara:** Eh bien, le CRTC nous a poussés à les faire, mais nous sommes d'avis que c'est le contenu canadien dans toutes les catégories qui va nous distinguer de tous ces autres services provenant d'autres pays. Nous devons trouver un moyen de faire en sorte que la programmation canadienne soit économiquement viable.

**Le sénateur Hays:** Je n'ai pas tout pris en note, mais vous avez indiqué quel devait être le rôle de la Société Radio-Canada à votre avis. Par exemple, vous avez parlé de sport amateur. Si j'ai bonne mémoire, la Société Radio-Canada fait pas mal de profit avec *la Soirée du hockey* et des émissions du genre. Si notre objectif consiste à voir un certain nombre de dramatiques canadiennes, et nous venons tout juste de dire à quel point il est difficile de produire de telles émissions et nous savons que par le passé d'autres gouvernements ont été très sévères à l'égard de la Société Radio-Canada—je dirais moins sévère que le gouvernement au pouvoir—comment vont-ils arriver à faire ce qu'ils font s'ils ne présentent pas les émissions de sport professionnel lesquelles, je suppose, leur rapportent beaucoup d'argent, et ces autres émissions que vous avez énumérées, si on les laisse tout simplement aux radiodiffuseurs privés? Comment allons-nous atteindre notre objectif national si nous ne permettons pas aux radiodiffuseurs publics d'aller chercher ces recettes commerciales?

**M. Maavara:** Nous ne disons pas que la Société Radio-Canada devrait nécessairement renoncer par exemple à *La Soirée du hockey*. Il y a quelques années, la Société Radio-Canada a laissé tomber par exemple la ringuette, qui est un

[Text]

\$200,000 women playing in Canada — the CBC dropped that a couple of years ago, at least the championships, and the world championships were here in Ottawa last winter, for financial reasons. We picked it up because we felt it important to have at least the ringette finals on the air. If the CBC is not going to do it, our only position is, well, who is?

**Senator Hays:** So when you are saying that that service should be provided, you are not saying it in the sense that it should be done to the exclusion of their profitable sports service now?

**Mr. Maavara:** Well, to the extent that it is profitable, one of the recommendations we have made is that, if the CBC is going to enter into a sport bidding process, then they should bid responsibly. To give you an example of that, CTV paid approximately \$4 million for the rights to the Calgary Olympics, and we made a profit. We also sub-licensed some of the rights to the CBC and to the sports network so that Canadians could see more of the events and admittedly also to make some money. When we sat down with Dick Pound to negotiate the rights for the 1992 Winter Olympics, the CBC's opening bid was \$10 million U.S. Our break-even point was \$7 million, which is what we bid. We did not even get to the second round.

**Senator Hays:** Calgary was a little different. You were the host broadcaster in Calgary.

**Mr. Maavara:** We were the domestic rights holder and the host broadcaster, yes.

**Senator Hays:** And part of the host broadcast function was that you had the domestic rights.

**Mr. Maavara:** No. They were separate.

**Senator Hays:** You bought them. What should CBC have done, not been as competitive? Do you think they were foolhardy in making that kind of a bid?

**Mr. Maavara:** You can draw your own conclusions, but if you have an analysis in front of you that is prepared by your financial people that says that you are going to make money up to \$7 million and you have a sealed bidding process and they open the envelope and your competitor has bid \$3 million more than what you think the profit level is, you sort of sit back and you go, gee, either we are not very good at what we do in an economic sense or somebody is spending a lot of money —

**Senator Atkins:** Can I just ask one supplementary to that? Who would be doing, for instance, the Canada Winter Games in P.E.I. this year?

**Mr. Maavara:** I think it will be the CBC. I am not sure.

[Traduction]

sport sur glace qui ressemble beaucoup au hockey et qui est pratiqué par des femmes—je pense que 200 000 femmes pratiquent ce sport au Canada. Pour des raisons financières, la Société Radio-Canada a laissé tomber les championnats mondiaux qui se sont déroulés ici à Ottawa l'hiver dernier. Nous avons couvert l'événement car il était à notre avis important de diffuser au moins les finales. Si la Société Radio-Canada ne le fait pas, eh bien qui va le faire?

**Le sénateur Hays:** Donc, lorsque vous dites que ce service devrait être offert, vous ne voulez pas nécessairement dire qu'en l'offrant la Société Radio-Canada doit nécessairement exclure les services d'émissions sportives qui sont rentables à l'heure actuelle.

**M. Maavara:** Eh bien, dans la mesure où elles sont rentables, l'une de nos recommandations est que si la Société Radio-Canada doit participer à un processus d'adjudication des émissions sportives, alors elle devrait soumissionner d'une façon responsable. Pour vous donner un exemple, CTV a payé environ quatre millions de dollars pour les droits de diffusion des olympiques de Calgary, et nous avons fait un profit. Nous avons également accordé à la Société Radio-Canada et aux réseaux sportifs une sous-licence de ces droits afin que les Canadiens puissent voir un plus grand nombre de ces événements, et, nous l'admettons, également pour faire un profit. Lorsque nous avons négocié avec Dick Pound les droits de diffusion des Jeux d'hiver de 1992, la soumission initiale de la Société Radio-Canada était de dix millions de dollars US. Nous avons soumissionné à sept millions de dollars, soit notre seuil de rentabilité. Nous n'avons même pas pu participer à la deuxième ronde.

**Le sénateur Hays:** Pour Calgary, ce n'était pas tout à fait la même chose. Vous étiez le radiodiffuseur d'accueil à Calgary.

**M. Maavara:** oui, nous étions les titulaires des droits canadiens et le radiodiffuseur d'accueil.

**Le sénateur Hays:** En étant le radiodiffuseur d'accueil, vous obteniez automatiquement les droits canadiens.

**M. Maavara:** Non. Il s'agit de deux choses distinctes.

**Le sénateur Hays:** Vous les avez achetés. Qu'est-ce que la Société Radio-Canada aurait dû faire, ne pas être aussi concurrentielle? Croyez-vous qu'elle a été imprudente en faisant ce genre de soumission?

**M. Maavara:** Vous pouvez tirer vos propres conclusions, mais si une analyse préparée par vos experts en finances indique que vous pouvez être rentable jusqu'à sept millions de dollars, mais que l'on révèle, en dévoilant les résultats d'un appel d'offres secret que votre concurrent a fait une offre dépassant ce que vous croyez être votre niveau de rentabilité de quelque trois millions de dollars, vous pouvez réagir en vous estimant moins bon dans vos calculs économiques que votre concurrent ou en disant qu'il dépense beaucoup d'argent . . .

**Le sénateur Atkins:** Puis-je poser une question supplémentaire? Qui diffusera cette année les Jeux d'hiver du Canada à l'Île-du-Prince-Édouard?

**M. Maavara:** Je crois, sans en être sûr, que ce sera Radio-Canada.

[Text]

**Senator Hays:** And will they make money on it?

**Mr. Maavara:** I do not know.

**The Chairman:** How many hours do your affiliates give you a week?

**Mr. Maavara:** We have 40 hours of what we call network time, and we deliver a service of 69 hours a week, but the balance after the 40 hours is what we call station sales time. In other words, we deliver the programming, but they sell the advertising.

**The Chairman:** And for that you have a budget of \$130 million you said?

**Mr. Maavara:** It is \$150 million.

**The Chairman:** I do not know if you can answer these questions or not. I may show my bias here but two English television networks in Canada is something that we have come to live with, and I cannot see being without them, but I fear for CTV in lots of ways and I know you are going through very difficult times. Do you see CTV being owned by one or two companies? Is that a possibility?

**Mr. Maavara:** That is possible. As some of the members of the committee may be aware, we are in the process now of examining both our affiliation agreement and our ownership structure. Probably within the next three or four months there will be some form of restructuring of the ownership of the network.

At this point — Senator Davey alluded to it earlier — our ownership is made up of eight owner companies each of which has one vote at the boardroom table, the ninth vote being the vote of the chief executive officer. The ownership is a pure cooperative split over those eight owners with varying degrees of contribution to expenses and varying degrees of sharing in the revenues, although there weren't any revenues last year, for example. That structure may change in some way, shape or form in the next few months and we may end up with one owner.

**The Chairman:** You used the word "cooperative". The original idea was—never mind the greed and things of that type—that this cooperative would be set up and you would be given 26 hours, or 40 hours now, and no more. They would not give you anymore in those days. You had to do with that number of hours and the amount of revenue you could generate from that, and the idea was there was supposed to be a breakeven point. Therefore stations did it only because of their requirements. They did not give a damn about the network, but the network was their creation and it was there to meet their obligations.

Now it is no longer awash. You are losing money. I do not know what the word is to refer to some of your affiliates. Even those who can afford it would want out. Mr. Hylton, I suppose a change of ownership in the CTV network would have to go through the CRTC, would it not?

[Traduction]

**Le sénateur Hays:** Est-ce que ce sera rentable?

**M. Maavara:** Je n'en sais rien.

**Le président:** Combien d'heures par semaine vous donnent vos affiliés?

**M. Maavara:** Nous avons 40 heures de réseau sur un service total de 69 heures par semaines, le reste étant ce que nous appelons le temps de vente des stations. Autrement dit, nous offrons la programmation, mais ce sont les stations qui vendent la publicité.

**Le président:** Et votre budget est de 130 millions?

**M. Maavara:** Il est de 150 millions.

**Le président:** J'ai des questions auxquelles vous ne pourrez peut-être pas répondre et qui vous montreront mon parti pris. Nous en sommes venus à accepter le fait qu'il y avait deux réseaux de télévision en anglais au Canada, et je ne pourrais même plus m'en passer. Mais je crains pour l'avenir de CTV à plus d'un égard, car je sais que ce réseau traverse des moments difficiles. Envisageriez-vous que CTV soit entre les mains d'une ou de deux sociétés?

**M. Maavara:** C'est possible. Certains d'entre vous savent peut-être que nous sommes en train de réexaminer à la fois notre entente avec nos affiliés et la structure de nos actions. D'ici trois ou quatre mois, je crois que nous aurons une certaine restructuration des actions du réseau.

Comme l'a mentionné plus tôt le sénateur Davey, nous sommes formés de huit sociétés propriétaires dont chacune a le droit de vote au conseil d'administration, la neuvième voix appartenant au président directeur général. Ces actions sont divisées de façon purement coopérative entre les huit propriétaires, qui contribuent à divers degrés aux dépenses et qui partagent les revenus à divers degrés aussi. L'année dernière, par exemple, nous n'avons pas fait de recette. La structure pourra peut-être changer, au cours des prochains mois, et nous pourrions nous retrouver avec un seul actionnaire.

**Le président:** Vous avez parlé de partage coopératif. À l'origine—et peu importe s'il y en avait des plus gourmands que d'autres—il s'agissait d'une coopérative qui accordait à chacun d'entre vous 26 heures d'antenne, qui sont aujourd'hui passées à 40, et pas plus. C'est tout ce qu'on vous accordait à l'époque. Il fallait se contenter de ce nombre d'heures d'antenne et des recettes produites, puisque l'objectif était de trouver un seuil de rentabilité. Les stations acceptaient uniquement à cause de leurs exigences. Ils se fichaient totalement du réseau, mais le réseau était leur création et il était là pour répondre à leurs obligations.

Aujourd'hui cela n'est plus rentable. Vous perdez de l'argent. Je ne sais pas quel mot vous utilisez pour parler de certaines de vos sociétés affiliées. Même celles qui en ont les moyens voudraient se désaffilier. Monsieur Hylton, je suppose qu'un changement de propriété au réseau CTV devrait être approuvé par le CRTC, n'est-ce pas?

[Text]

**Mr. Hylton:** Yes, Mr. Chairman, and also this would be a major subject of a license renewal hearing.

**The Chairman:** Yes. Well, I wish you luck. I know you are going through very difficult times, and I hope you can work it out.

**Mr. Maavara:** In 1936 when Finland was attacked by the Soviet Union, the President of Finland called in his top general, General von Mannerheim, and he said there are 900,000 Soviet troops on the border and our army is about 70,000 strong. What are we going to do? He said, we are going to win, and he won. So we will win.

**The Chairman:** Any further questions, ladies and gentlemen?

**Senator Spivak:** Just one. Where is the preparation for that 100 channel attack that you described as coming in three years? It seems to me that it is just written on the wall that the whole Canadian industry will disappear.

**Mr. Maavara:** We are going to have to cooperate as an industry much more and that includes CBC. We are talking to CBC about a number of projects. Cable companies and broadcasters are going to have to cooperate. If you go to Europe, one of the things that rankles Europeans is the fact that CNN is probably the most watched news service.

**Senator Spivak:** It is everywhere.

**Mr. Maavara:** It is indeed everywhere. We have just got to get good at what we do. We have got to get extremely efficient at what we do. We have to create programming that not only Canadians want to watch, but people around the world want to watch. We have to make some inroads. I believe that without exception we have the best news gathering service in the world, including CBC. NewsWorld is excellent. People are starting to take notice of that. As a result of the Calgary Olympics, we have got some sports production people who are the best in the world and we are hoping to use that as a competitive advantage.

For example, we are acting as host broadcasters for the Pan Am games in Cuba which is unprecedented. We are acting as host broadcasters for the 1994 Winter Olympics in Lillehammer, Norway. It is absolutely unprecedented for one country to ask another country, please produce our television coverage for us.

**Senator Spivak:** Good and competitive are not always the same thing. We are watching what is happening in Canada as a result of the free trade deal. Things are getting swallowed up. It is kind of scary. I did not know this was happening, but it is very scary to contemplate that this could happen in three years. I did not mean the preparation to get better at what you do and more competitive; I meant preparation in terms of the regulation. I cannot imagine everybody just sitting and waiting for that to happen.

[Traduction]

**M. Hylton:** Oui, monsieur le président, et cela ferait en outre l'objet d'une importante audience pour le renouvellement de la licence.

**Le président:** Oui. Je vous souhaite bonne chance. Je sais que vous connaissez une période très difficile, et j'espère que vous réussirez à vous en sortir.

**M. Maavara:** En 1936, lorsque la Finlande a été attaquée par l'Union soviétique, le président de la Finlande a appelé son général en chef, le général von Mannerheim, et lui a dit qu'il y avait 900 000 soldats soviétiques à la frontière et que son armée ne comptait qu'environ 70 000 soldats. Qu'allons-nous faire? Il a répondu qu'ils allaient gagner, et ils ont gagné. Nous allons donc gagner.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Spivak:** Une seule. Comment se prépare-t-on à cette attaque d'une centaine de canaux qui, selon vous, nous attend dans trois ans? Il me semble qu'il est tout simplement écrit sur les murs que toute l'industrie canadienne disparaîtra.

**M. Maavara:** Il faudra une bien meilleure collaboration dans tout notre secteur, et cela comprend la Société Radio-Canada. Nous avons des entretiens avec la Société Radio-Canada relativement à un certain nombre de projets. Les câblodistributeurs et les radiodiffuseurs devront collaborer. En Europe, l'une des choses que les Européens ne peuvent digérer, c'est le fait que CNN est sans doute le service de nouvelles qui a la meilleure côte d'écoute.

**Le sénateur Spivak:** Non seulement en Europe, mais partout.

**M. Maavara:** Effectivement. Il nous faut tout simplement faire de mieux en mieux notre travail. Nous devons être extrêmement efficaces. Nous devons créer des émissions que non seulement les Canadiens, mais les gens de tous les pays veulent regarder. Nous devons faire des progrès. Je crois que sans exception nous avons le meilleur service de reportage au monde, notamment à la Société Radio-Canada et à CTV. NewsWorld est excellent. Les gens commencent à le remarquer. Depuis les Jeux olympiques de Calgary, certains membres de notre équipe de production d'émissions sportives sont parmi les meilleurs au monde et nous espérons que cela nous aidera à être davantage concurrentiels.

Par exemple, le fait que nous soyons le radiodiffuseur hôte pour les Jeux Panaméricains à Cuba est sans précédent. Nous serons le radiodiffuseur hôte lors des Jeux d'hiver de 1994, qui auront lieu à Lillehammer, en Norvège. Jamais auparavant un pays n'a demandé à un autre de couvrir un événement à la télévision pour lui.

**Le sénateur Spivak:** Être bon et être concurrentiel ne sont pas toujours synonymes. Nous voyons ce qui se produit au Canada depuis l'Accord de libre-échange. On se fait engloutir. C'est plutôt angoissant. Je ne savais pas que c'était le cas, mais il est très angoissant d'envisager qu'une telle chose pourrait se produire dans trois ans. Je ne voulais pas parler de se préparer pour mieux faire son travail et être plus concurrentiel. Je voulais parler de se préparer sur le plan de la réglementation. Je

[Text]

**Mr. Maavara:** We need some help from the regulators as well. We need some flexibility to understand economic circumstances, but what I meant by good was at the end of the day — we talked about the question of marketing — we have to understand what our market wants, what our viewers want, what our regulator wants, what our advertisers want. The reality is that people tune channels with their channel clickers now, and unless we put a program on which is of high quality, they will not watch it.

Therefore we have to have twenty-two people in the Gulf because if we are not telling Canadians the complete story, they will watch CNN.

**Senator Atkins:** Is the CRTC feared or respected?

**Mr. Maavara:** Having spent five hours with David Colville in two sessions over the last week, I would have to say respected.

**Senator Atkins:** There you go.

**The Chairman:** Gary and John, thank you very much.

The committee adjourned.

[Traduction]

ne peux pas croire que tout le monde attend simplement que cela se produise.

**M. Maavara:** Nous avons besoin également de l'aide de ceux qui établissent les règlements. Nous avons besoin d'une certaine souplesse pour comprendre les circonstances économiques, mais ce que j'entends par bon — nous avons parlé de la question de la commercialisation — c'est que nous devons comprendre ce que veulent notre marché, notre auditoire, ceux qui établissent les règlements et nos publicitaires. La réalité c'est que les gens regardent la télévision télécommande en mains, et qu'à moins de transmettre une émission d'une grande qualité, ils ne la regarderont pas.

Par conséquent, nous devons avoir une équipe de 22 personnes dans le Golfe car si nous ne disons pas aux Canadiens toute l'histoire, ils regarderont CNN.

**Le sénateur Atkins:** Le CRTC est-il craint ou respecté?

**M. Maavara:** Ayant passé cinq heures avec David Colville au cours de deux réunions la semaine dernière, je dois dire que le CRTC est respecté.

**Le sénateur Atkins:** Voilà.

**Le président:** Merci beaucoup, Gary et John.

La séance est levée à 22 h 45.

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Canadian Association of Broadcasters:*

Michael McCabe, President and CEO;  
Elizabeth McDonald, Vice-President, Television.

*De l'Association canadienne des radiodiffuseurs:*

Michael McCabe, président et directeur général;  
Elizabeth McDonald, vice-présidente, Télévision.

*From the Canadian Cable Television Association:*

Roger Poirier, Acting President and CEO;  
Guy-R. Beauchamp, Chairman;  
Jay Thomson, Director, Government Relations.

*De l'Association canadienne de télévision par câble:*

Roger Poirier, président intérimaire;  
Guy R. Beauchamp, président;  
Jay Thomson, directeur, Relations gouvernementales.

*From the Canadian Television Network Ltd. (CTV):*

Gary Maavara, Vice-President, Operations and Corporate  
Affairs;  
John Hylton, Legal Counsellor.

*Du réseau de télévision canadien (CTV):*

Gary Maavara, vice-président, Opérations et Corporations;  
John Hylton, conseiller juridique.



Second Session  
Thirty-fourth Parliament, 1989-90-91

Deuxième session de la  
trente-quatrième législature, 1989-1990-1991

SENATE OF CANADA

---

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

**Transport and  
Communications**

**Transports et  
communications**

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

---

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

---

Thursday, January 17, 1991

Le jeudi 17 janvier 1991

**Issue No. 13**

**Fascicule n° 13**

**Fourth Proceedings on:**

**Quatrième fascicule concernant:**

Bill C-40, an Act to amend  
the Broadcasting Act

---

Projet de loi C-40, Loi modifiant  
la Loi sur la radiodiffusion

---

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE  
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*  
The Honourable Keith Davey, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Atkins	*Murray, P.C.
Bonnell	(or Doody)
Chaput-Rolland	Spivak
Forrestall	Stewart
Graham	Stollery
Leblanc	Turner
*MacEachen, P.C.	
(or Frith)	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald  
*Vice-président:* L'honorable Keith Davey

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	*Murray, c.p.
Bonnell	(ou Doody)
Chaput-Rolland	Spivak
Forrestall	Stewart
Graham	Stollery
Leblanc	Turner
*MacEachen, c.p.	
(ou Frith)	

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate* on Wednesday, December 19, 1990:

“Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Atkins, seconded by the Honourable Senator Castonguay, for the second reading of the Bill C-40, An Act respecting broadcasting and to amend certain Acts in relation thereto and in relation to radio communication.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Atkins moved, seconded by the Honourable Senator Castonguay, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.”

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat*, le mercredi 19 décembre 1990:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Atkins, appuyé par l'honorable sénateur Castonguay, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-40, Loi concernant la radiodiffusion et modifiant certaines lois en conséquence et concernant la radiocommunication.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Atkins propose, appuyé par l'honorable sénateur Castonguay, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Gordon Barnhart

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JANUARY 17, 1991  
(21)

## [Text]

The Senate Standing Committee on Transport and Communications met at 9:35 o'clock a.m. this day in Room 257, East Block, the Chairman, the Honourable Senator Finlay MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Chaput-Rolland, Davey, Graham, MacDonald and Spivak. (6)

*Other Members present:* The Honourable Senators Hays, Oliver, and Rossiter.

*In attendance:* René Lemieux, Political and Social Affairs Division, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The Official Reporters of the Senate.

## Witnesses:

*From Friends of Canadian Broadcasting:*

Ian Morrison, Spokesperson of the Steering Committee;  
Frank Peers, Member of the Steering Committee.

*From the Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF):*

Gilles Grégoire, President;  
Michel Chamberland, Vice-President, Television;  
Bernard Montigny, Secretary General;  
Charles Bélanger, Member of the Executive Committee.

The Committee, in compliance with the Order of Reference dated December 19, 1990, continued its study of Bill C-40, an Act respecting broadcasting and to amend certain Acts in relation thereto and in relation to radiocommunication.

The witnesses made statements and answered questions.

At 11:02 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:09 o'clock a.m. the sitting resumed.

At 12:37 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 17 JANVIER 1991  
(21)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 35, à la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Finlay MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Chaput-Rolland, Davey, Graham, MacDonald et Spivak. (6)

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Hays, Oliver et Rossiter.

*Présent:* René Lemieux, Division des affaires politiques et sociales, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

## Témoins:

*Des Amis de la radiodiffusion canadienne:*

Ian Morrison, porte-parole du Comité de direction;  
Frank Peers, membre du Comité de direction.

*De l'Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF):*

Gilles Grégoire, président;  
Michel Chamberland, vice-président, Télévision;  
Bernard Montigny, secrétaire général;  
Charles Bélanger, membre du Comité exécutif.

Conformément à l'ordre de renvoi du 19 décembre 1990, le Comité poursuit l'étude du projet de loi C-40, Loi concernant la radiodiffusion et modifiant certaines lois en conséquence et concernant la radiocommunication.

Les témoins font des déclarations, puis répondent aux questions.

À 11 h 02, la séance est suspendue.

À 11 h 09, la séance reprend.

À 12 h 37, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité*

Charles Robert

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, January 17, 1991

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-40, to amend the Broadcasting Act, met this day at 9:30 a.m., to give consideration to the bill.

**Senator Finlay MacDonald** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, we will continue our examination of Bill C-40, an act respecting amendments to the Broadcasting Act.

I would like to tell our distinguished witnesses that we have heard from representatives of the Department of Communications. We then heard from the President of the Canadian Broadcasting Corporation, Mr. Veilleux; and the Chairman-designate, Mr. Watson; and Mr. McEwan and associates. We have heard from the CRTC. Last night, we heard from representatives of the Canadian Association of Broadcasters and the Canadian Cable Association, as well as the CTV television network.

As you would expect, we were getting somewhat restless last night as just as we started the meeting at 7 p.m. the historic tragic events started to unfold in the Gulf.

I believe that the witnesses are two old friends of many members of this committee. They are Mr. Morrison and Mr. Peers. I am delighted to have you with us. We were kidding a moment ago about Friends of Canadian Broadcasting. I remember the organization used to be called Friends of Public Broadcasting. Is their any significance in the change?

**Mr. Ian Morrison, Spokesperson, Friends of Canadian Broadcasting:** Mr. Chairman, the change was as a result of a recognition of the expanded role. This organization, as Professor Peers will mention, was founded around concerns about public broadcasting. However, we then came to see that our principal concern on behalf of the viewers and listeners, the Canadian public, was the quality and quantity of good Canadian content on our airwaves. As a result, we had to be just as concerned with private broadcasting, the cable industry, the role of the CRTC and public policy as we would be with public broadcasting itself. You can think of it as an expansion.

**The Chairman:** Are you the president of the organization, Mr. Morrison?

**Mr. Morrison:** We are a rather horizontal organization. I am the spokesperson for the steering committee of the organization. Professor Peers is a member of the steering committee. As you may know, he has some expertise in this field in that he is Professor Emeritus at the University of Toronto and is recognized as the historian of the Canadian broadcasting system end of the CBC.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, could you ask who the chairman is?

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 17 janvier 1991

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, saisi du projet de loi C-40 modifiant la Loi sur la radiodiffusion, s'est réuni aujourd'hui à 9 h 30 pour examiner ledit projet de loi.

**Le sénateur Finlay MacDonald** (*président*) préside la séance.

**Le président:** Honorables sénateurs, nous allons poursuivre notre examen du projet de loi C-40, loi concernant la radiodiffusion et modifiant certaines lois en conséquence.

Je vous signale que nous avons déjà entendu les témoignages des représentants du ministère des Communications, du président-directeur général de la Société Radio-Canada, M. Veilleux; du président du Conseil désigné, M. Watson; et de M. McEwan et de ses associés. Nous avons aussi accueilli les représentants du CRTC. Hier soir, nous avons entendu les représentants de l'Association canadienne des radiodiffuseurs et de l'Association canadienne de télédistribution, de même que des gens du réseau de télévision CTV.

Comme vous vous en doutez, nous étions un petit peu agités hier soir car la séance a débuté à 19 heures, au moment même où éclataient les tragiques événements historiques du Golfe.

Je crois savoir que nos témoins sont deux vieux amis de bien des membres du Comité. Il s'agit de messieurs Morrison et Peers. Nous sommes ravis de vous accueillir. Il y a un instant, nous plaisantions au sujet des Amis de la radiodiffusion canadienne. Je crois me souvenir que votre groupe s'appelait autrefois les Amis de la radiodiffusion d'État. Comment doit-on interpréter ce changement de nom?

**M. Ian Morrison, porte-parole des Amis de la radiodiffusion canadienne:** Monsieur le président, c'est pour reconnaître le rôle accru de notre groupe que nous avons changé de nom. L'Organisation, et le professeur Peers vous le dira, a été fondée en raison d'inquiétudes que suscitait la radiodiffusion d'État. Toutefois, nous nous sommes très vite rendus compte que notre principale préoccupation au nom des auditeurs et téléspectateurs canadiens, était la qualité et la quantité d'émissions à contenu canadien de premier ordre. C'est pourquoi, au même titre que la radiodiffusion d'État elle-même, il fallait nous inquiéter de la radiodiffusion privée, de la télédistribution, du rôle du CRTC comme des mesures d'intérêts publics prises dans le domaine. Notre rôle s'est désormais élargi.

**Le président:** Êtes-vous le président de l'Organisation, monsieur Morrison?

**M. Morrison:** L'Organisation n'est pas vraiment hiérarchisée. Je suis le porte-parole de notre comité de direction. Le professeur Peers est membre de ce comité. Comme vous le savez sans doute, il a une expérience considérable dans le domaine, puisqu'il est professeur honoraire de l'Université de Toronto et qu'il est reconnu comme l'historien du réseau de radiodiffusion canadien.

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, peut-on savoir qui est le président de l'Organisation?

[Text]

**Mr. Morrison:** No chair exists. There is a steering committee. You have in front of you the letterhead. They all claim equal weight. When we have to file papers with the Ontario government with which we are incorporated I believe Walter Pitman sometimes signs them. This is a loose enterprise in the sense that it is designed to represent the interests of the constituency of viewers and listeners, and it has not yet got itself into that traditional mode.

**Senator Graham:** Did you ever have a chairman, or did you get rid of he or she because he or she was not impartial?

**Mr. Morrison:** Our colleague, Pierre Berton, since he is first on the list, claims that he gets accused of being chairman altogether too much.

**The Chairman:** Mr. Morrison, we will be very pleased now to hear your presentation and your views.

**Mr. Morrison:** Thank you, Mr. Chairman, and members of this committee. First, I wish to tell you that we appreciate this chance to appear. We welcome the chance to put our views before this committee. We recognize the importance of the role you are playing in a very important legislative process.

What we would like to do is highlight our brief—which is in your hands. Professor Peers will begin and I will follow. I do not believe that this should take us more than 10 or 15 minutes after which we will welcome a dialogue.

**Mr. Frank Peers, Member of the Steering Committee, Friends of Canadian Broadcasting:** Mr. Chairman, I want to mention that as I go along I might want to change the numbering of certain clauses which are listed in the brief since we had a draft at the time we prepared this statement as opposed to the bill as passed by the House of Commons.

It is a pleasure to respond to the invitation of the Senate committee to place before you our views and recommendations regarding Bill C-40, the proposed Broadcasting Act replacing that of 1968.

First, a word on who we are, and the interest of our organization in the broadcasting system as it has developed under Canadian broadcasting policy. Friends of Canadian Broadcasting began in the winter of 1984-85 when 1,200 concerned citizens published a nation-wide advertisement protesting a sudden cut of \$85 million in the CBC budget. Our signatories did not represent the interest of any particular part of the broadcasting industry, but were listeners and viewers who had come to realize the importance of Canadian programming in our lives, as individuals and as citizens of this country.

This interest and concern has continued undiminished to this day, and the original number of 1,200 has expanded to 23,000 friends. These are found in fair proportion across the country, in every province and territory.

[Traduction]

**M. Morrison:** Il n'y en a pas puisque c'est un comité de direction qui la coiffe. Vous avez sous les yeux notre raison sociale. Les membres sont tous égaux. Quand il nous faut déposer les documents auprès du gouvernement de l'Ontario, qui nous a constitué en société, je pense que c'est parfois Walter Pitman qui les signe. Les règles qui nous régissent ne sont pas très rigoureuses puisque le but de l'organisation est de représenter les intérêts des téléspectateurs et des auditeurs et nous n'avons pas encore vu la nécessité d'entrer dans un moule plus conventionnel.

**Le sénateur Graham:** Y a-t-il déjà eu un président? Se pourrait-il que vous ayiez à vous en débarrasser pour cause de partialité?

**M. Morrison:** Notre collègue, Pierre Berton, dont le nom figure au haut de la liste, prétend qu'on l'accuse trop souvent d'être le président de l'organisation.

**Le président:** Monsieur Morrison, nous écouterons avec intérêt votre exposé et vos opinions.

**M. Morrison:** Merci, monsieur le président. Je tiens à vous dire que nous vous sommes reconnaissants de nous avoir invités à comparaître. Nous sommes ravis de pouvoir exprimer nos opinions devant le Comité et nous reconnaissons l'importance du rôle qu'il joue dans un processus législatif très important.

Vous avez notre mémoire entre les mains et nous aimerions en signaler les points importants. C'est le professeur Peers qui va commencer. Nous en avons pour pas plus de 10 ou 15 minutes, après quoi nous répondrons volontiers à vos questions.

**M. Frank Peers, membre du Comité de direction, les Amis de la radiodiffusion canadienne:** Monsieur le président, au fur et à mesure que je parlerai, il se peut que je change la numérotation des articles cités dans notre mémoire. Au moment où nous le préparions, nous nous servions d'un avant-projet de loi plutôt que du projet de loi qui a été adopté par la Chambre des communes.

C'est avec plaisir que nous nous rendons à l'invitation du comité sénatorial afin de formuler nos opinions et nos recommandations concernant le projet de loi C-40 où figurent les modifications qui remplaceront la Loi sur la radiodiffusion de 1968.

Permettez-moi de vous décrire en quelques mots la nature et intérêts de notre groupe face au réseau de radiodiffusion tel que façonné par la politique canadienne en matière de radiodiffusion. Les Amis de la radiodiffusion canadienne remontent à l'hiver de 1984-1985 quand, pour protester contre une réduction de 85 millions de dollars du budget de Radio-Canada, 1 200 citoyens publiaient dans les journaux des quatre coins du pays une pétition exprimant leurs inquiétudes. Les signataires ne représentaient pas d'intérêts particuliers dans le secteur car il s'agissait plutôt d'auditeurs et de téléspectateurs qui avaient pris conscience de l'importance de la programmation canadienne dans leur vie personnelle et politique.

L'intérêt n'a cessé de croître jusqu'à ce jour et le nombre des amis qui étaient 1 200 à l'origine est désormais 23 000. Ils sont répartis assez également dans les diverses régions du Canada, dans chaque province et territoire.

*[Text]*

In our initial advertisement we recommended that the government establish a committee of inquiry to review Canadian broadcasting policy, and to bring forward proposals that would ensure the long-term health and development of Canadian program services, in accord with the public interest. The government responded to the concerns expressed by ourselves and others by appointing the Caplan-Sauvageau Task Force on Broadcasting Policy, and subsequently by framing the broadcasting legislation that is now before you.

Friends of Canadian Broadcasting has generally supported the recommendations in the Caplan-Sauvageau Report, and has sought to ensure that they are reflected in provisions of the new bill. Our representatives have appeared before hearings of the House of Commons Communications and Culture Committee and legislative committees as the bill was being developed, and our statement today will be consistent with the broad principles we have previously expressed.

Initially, we point out that there is a gratifying sense of continuity running from the earliest broadcasting acts of 1932 and 1936 to the more recent acts of 1958 and 1968, and continuing in the bill recently given third reading in the House of Commons. That is to say that a Canadian broadcasting system can only be maintained by deliberate choice on the part of our national representatives in Parliament, and by a system that incorporates both public and private elements. The public agencies—the CBC and the CRTC—must be given adequate powers and financial support to fulfil their tasks. The private licensees must undertake certain public responsibilities in return for the privileges they are granted by the authorities who act as representatives of the public interest.

Our central concern is the provision of distinctive Canadian programming in sufficient quantity and variety from both public and private broadcasters. We also want to maintain the independent status and political impartiality of the two agencies created by the Broadcasting Act—the CRTC and the CBC. Both must be responsive to the needs and interests of Canadians, finally accountable to Parliament and the Canadian public but operating at arm's length in relation to the government.

We are gratified that Bill C-40 implicitly recognizes the central problem, that the choices offered on our television screens have been predominately American in origin, not Canadian.

The bill restates the principle that all elements of the Canadian system, public and private, must "serve to safeguard, enrich and strengthen the cultural, political, social and economic fabric of Canada". Also, in clause 3 the bill declares that the whole Canadian broadcasting system "makes use of radio frequencies that are public property and provides, through its programming, a public service essential to the maintenance and enhancement of national identity and cul-

*[Traduction]*

Lors de notre première protestation, nous recommandions que le gouvernement forme un Comité d'enquête chargé d'examiner les orientations en matière de radiodiffusion au Canada, avec pour mandat de formuler des propositions garantissant la postérité à long terme des services de programmation canadienne, et ce dans l'intérêt public. Le gouvernement a réagi à nos protestations comme à celles d'autres personnes concernées en nommant le groupe de travail Caplan-Sauvageau sur la politique de radiodiffusion et par la suite, en rédigeant la Loi sur la radiodiffusion dont vous êtes saisis.

Les Amis de la radiodiffusion canadienne appuient l'ensemble des recommandations du rapport Caplan-Sauvageau et a essayé de voir à ce qu'elles figurent dans les dispositions du nouveau projet de loi. Nos représentants ont comparu devant les membres du Comité permanent de la culture et des communications de la Chambre des communes et des divers comités législatifs qui se sont penchés sur le projet de loi. Ce que nous avons à dire aujourd'hui reprend les principes généraux que nous avons déjà exposés.

En commençant, nous rappelons que c'est avec satisfaction que l'on remarque que les premières lois sur la radiodiffusion, celles de 1932 et de 1936, comme les plus récentes, celles de 1958 et 1968, témoignent d'une certaine continuité qui ne s'est pas perdue dans le projet de loi qui vient d'être approuvé en troisième lecture à la Chambre des communes. En effet, on y reconnaît que le réseau de radiodiffusion au Canada ne peut être préservé que si les parlementaires le souhaitent expressément et il faut qu'il comporte à la fois des éléments publics et privés. Les organismes publics—Radio-Canada et le CRTC—si nous voulons qu'ils accomplissent leurs tâches, doivent pouvoir compter sur des pouvoirs et un appui financier suffisants. Quant aux entreprises privées, elles doivent accepter d'assumer certaines responsabilités d'ordre public en échange des privilèges que leur confèrent les autorités qui agissent au nom de l'intérêt public.

Notre principal souci est que les radiodiffuseurs privés et publics offrent en quantité suffisante une gamme d'émissions canadiennes de premier ordre. Nous tenons également à préserver l'indépendance et l'impartialité politique des deux organismes créés par la Loi sur la radiodiffusion, le CRTC et Radio-Canada. Les deux organismes doivent être à l'écoute des besoins et des intérêts des Canadiens, rendre des comptes au Parlement et au public canadien tout en ne maintenant aucun lien de dépendance à l'égard du gouvernement.

Nous constatons avec satisfaction que le projet de loi C-40 reconnaît implicitement le problème fondamental, à savoir que nous voyons sur nos écrans de télévision des émissions qui sont pour l'essentiel d'origine américaine, et non canadienne.

Le projet de loi réitère le principe suivant lequel tous les éléments du système canadien, publics comme privés, doivent «servir à sauvegarder, enrichir et renforcer la structure culturelle, politique, sociale et économique du Canada». C'est aussi à l'article 3 du projet de loi que l'on trouve la déclaration suivante: «Le système canadien de radiodiffusion utilise des fréquences qui sont du domaine public et offre, par sa programmation un service public essentiel pour le maintien et la valorisation de l'identité nationale et de la souveraineté cultu-

*[Text]*

tural objectives". We endorse these general principles and the main thrust of Bill C-40 that is before you.

We have told the government, however, that there are several aspects of the bill that could be improved. They should at least be given further consideration before the bill becomes law. We mention these now.

First, with respect to the CRTC, we support the provision that the Governor in Council be given the statutory power to issue directions in matters of broad policy, as made possible in clauses 7 and 8 and in clause 26. This power may provide for changing conditions that will affect the broadcasting system as a whole. However, we do not support the further powers granted the Governor in Council in clause 28 to review individual licensing decisions, and to set aside a decision of the CRTC in a particular application.

This clause of the bill undermines the independence of the CRTC in licensing matters, opens the way for political interference, and encourages licensees and applicants to bypass the CRTC if they think politically-directed appeals will be more affected. The Caplan-Sauvageau Task Force, we note, recommended against this appeal procedure, as did the former chairmen of the CRTC, Messrs. André Bureau and Keith Spicer.

Our second recommendation concerns the appointment of the CBC president. Under Bill C-40, the president, like other members of the CBC board of directors, is appointed by the government and is removable at any time by the Governor in Council "for cause". We submit that the president should be responsible to the board for the performance of the duties and functions of the office as was specified in Bill C-136 which was passed by the House of Commons in September, 1988. The president's appointment and removal should then be initiated by the CBC board, with the approval of the Governor in Council. This would emphasize the correct principle that the CBC board and its chairperson are trustees of the Canadian Parliament and public rather than responsible primarily to the government of the day or to the minister or the Prime Minister. This is a fundamental principle which distinguishes a public from a state broadcaster.

Our third recommendation is that the new bill restore the statement in the existing act, that is the act of 1968, that "the right of persons to receive programs, subject only to generally applicable statutes and regulations, is unquestioned". This is of fundamental importance because such a provision encourages the CRTC to ensure that Canadian program services, including specialty services, be made generally available within physical limitations, whether or not their distribution is profitable to station owners or cable companies.

*[Traduction]*

relle». Nous souscrivons à ces principes généraux et à l'essentiel du projet de loi C-40 dont vous êtes saisis.

Nous avons toutefois déjà signalé au gouvernement qu'on pourrait améliorer le projet de loi à bien des égards et nous estimons qu'on devrait y réfléchir encore avant que le projet de loi ne soit adopté. Voici ce qu'il en est.

Nous acceptons très bien que le gouverneur en conseil puisse avoir le pouvoir, conféré par la loi, de donner au CRTC des instructions visant les grandes questions d'orientation, comme cela est prévu aux articles 7 et 8 et à l'article 26. Ainsi, ce pouvoir pourra être exercé advenant une évolution de la situation de l'ensemble du système de radiodiffusion. Toutefois, nous sommes contre les pouvoirs accrus conférés au gouverneur en conseil par l'article 28 et qui lui permettent de réexaminer les décisions du CRTC concernant les licences et éventuellement de les informer.

Cet article du projet de loi compromet l'indépendance du CRTC dans l'octroi des licences, ouvre la porte aux ingérences politiques et encourage les détenteurs de licence comme les demandeurs à passer outre au CRTC dans l'espoir d'obtenir gain de cause en appel grâce à des pressions politiques. Nous rappelons que le groupe de travail Caplan-Sauvageau s'est opposé à cette procédure d'appel tout comme l'ont fait les anciens présidents du CRTC, messieurs André Bureau et Keith Spicer.

Notre deuxième recommandation concerne la nomination du président directeur général de la Société Radio-Canada. Aux termes du projet de loi C-40, ce dernier, tout comme les autres membres du conseil d'administration de Radio-Canada, est nommé par le gouvernement, sous réserve de révocation motivée de la part du gouverneur en conseil. Nous soutenons que c'est au conseil d'administration qu'il devrait appartenir de juger de la façon dont le président directeur s'acquitte des fonctions et obligations de sa charge, comme il était stipulé dans le projet de loi C-136, qui a été adopté par la Chambre des communes en septembre 1988. C'est donc au conseil que devrait incomber l'initiative de sa nomination et de son renvoi, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil. Ce pouvoir conféré au conseil d'administration de Radio-Canada permettrait de bien insister sur le principe reconnu selon lequel le conseil et son président sont responsables au premier titre devant le Parlement du Canada et le public canadien, et non devant le gouvernement du jour ou encore devant le ministre responsable ou le premier ministre du Canada. Il s'agit d'un principe fondamental qui marque bien la distinction entre un radiodiffuseur public et un radiodiffuseur d'État.

Notre troisième recommandation vise à ce que le nouveau projet de loi reprenne la déclaration contenue dans la loi actuelle, à savoir la loi de 1968, selon laquelle «le droit... de recevoir des émissions reste incontesté, sous la seule réserve des lois et règlements d'application générale.» Une telle disposition est d'importance capitale parce qu'elle encourage le CRTC à faire en sorte que les services de programmation canadienne, y compris les services spécialisés, soient assurés de façon générale compte tenu de certaines limites matérielles, sans égard à leur rentabilité pour les propriétaires de stations ou les câblo-distributeurs.

## [Text]

I will ask Mr. Morrison to continue reading our statement.

**Mr. Morrison:** We have three more points and then we will comment on the current status of the Canadian Broadcasting Corporation.

Our fourth recommendation is that subclause (1) of clause 45 be removed. This is the subclause that establishes two standing committees of the CBC board of directors, one on English-language broadcasting and one on French-language broadcasting. We are prepared to concede that such standing committees may be eminently practical, even desirable, but we agree with the CBC president, Mr. Veilleux, who recently appeared before you, that such a statutory provision is consistent with the degree of autonomy the CBC director should have to organize the conduct of their affairs in the best interest of the Canadian public. That is to say, while two committees are desirable, it is not something that should be required by the legislation in view of the desirability of an arm's length relationship.

Our fifth recommendation is that the bill recognize the role of the cable companies, which are monopolies in each local district. They do not like to use the word "monopolies" but we do have a cable monopoly system in this country and it is important to underline that. The bill should recognize their role as essentially distributors of programs produced by others and, thus, prevent a conflict of interest whereby a particular company may promote a program service it, or a related enterprise, has created, as opposed to another program someone else has created, and which it has the responsibility to deliver to people's houses. In our view, the cable industry should be regulated by the CRTC as a public utility, and should not function as a programmer—with the significant exception of the provision of local community services, the local community channel.

Our sixth recommendation is one that is, perhaps, most properly dealt with by the Commons because it has definite fiscal implications. In line with the recommendations of various inquiries over the years, we recommend that the CBC should have longer-term levels of funding—longer than one year at a time—through some kind of formula financing. Our reasons for that proposition are as follows:

(a) It is more conducive to administrative and production efficiency, and to long-term planning. I would like to point out by way of illustration that the typical gestation period for drama television programs is 36 months in this country as, indeed, it is elsewhere;

(b) a predictable level of funding allows the CBC board of directors to better assume its responsibilities as trustees

## [Traduction]

Je demanderai maintenant à M. Morrison de poursuivre la lecture de notre mémoire.

**M. Morrison:** Nous avons encore trois points à soulever, puis nous vous parlerons du statut actuel de la Société Radio-Canada.

Notre quatrième recommandation vise l'élimination du paragraphe 45(1) qui constitue deux comités permanents du conseil d'administration de la Société, l'un sur la radiodiffusion de langue française et l'autre sur la radiodiffusion de langue anglaise. Nous admettons que ces deux comités pourraient être éminemment pratiques, voire souhaitables, mais nous nous rangeons à l'avis du président directeur général de Radio-Canada, M. Veilleux, qui a comparu devant vous récemment et qui a soutenu qu'une telle obligation imposée par la loi serait incompatible avec le degré d'autonomie dont devraient jouir les administrateurs de la société pour gérer leurs activités dans l'intérêt du public canadien. Autrement dit, bien que la création de deux comités soit souhaitable, ce n'est pas quelque chose qui devrait être exigé par la loi, compte tenu du fait que la Société devrait pouvoir fonctionner sans aucun lien de dépendance.

Notre cinquième recommandation vise à ce que le projet de loi tienne compte du rôle des câblodistributeurs, qui exercent un monopole dans leurs régions respectives. Ces derniers n'apprécient guère qu'on parle de «monopole», mais il existe effectivement un monopole dans le domaine de la câblodistribution au Canada, et il est important de le souligner. Le projet de loi devrait reconnaître que les câblodistributeurs ont essentiellement pour rôle de diffuser des émissions produites par d'autres et empêcher ainsi les situations de conflit d'intérêt où une entreprise de câblodistribution ferait la promotion d'une émission produite par elle ou par une entreprise qui lui serait associée plutôt qu'une autre émission produite par quelqu'un d'autre et qu'elle a le devoir de diffuser aux abonnés du câble. À notre avis, le secteur de la câblodistribution devrait être réglementé en tant que service public par le CRTC, et il ne devrait pas agir à titre de responsable de la programmation, exception faite—et il s'agit d'une exception importante—de la fourniture de services communautaires locaux, ceux diffusés par la chaîne communautaire locale.

Notre sixième recommandation devrait sans doute être adressée à la Chambre des communes étant donné son incidence fiscale manifeste. À l'instar des diverses commissions d'enquête qui se sont succédées au fil des ans, nous recommandons que la Société Radio-Canada bénéficie d'un financement à plus long terme—c'est-à-dire pour plus d'un an à la fois—au moyen d'une formule qui reste à déterminer. Les raisons qui nous incitent à formuler cette recommandation sont les suivantes:

a) Le financement à long terme favorise l'efficacité sur le plan de l'administration et de la production et facilite la planification à long terme. À titre d'exemple, je vous signale que la période de gestation normale pour une production dramatique télévisée est de 36 mois au Canada, tout comme dans les autres pays du monde d'ailleurs.

b) Le fait de pouvoir compter sur un certain niveau de financement permettrait aux administrateurs de la Société

## [Text]

for the Canadian public. We strongly believe that the legislation should encourage the board to assume the role that a board should play in the corporate structure, that is, to manage the organization; and

(c) an assured level of funding lessens the chance that CBC executives may suddenly be forced to increase the CBC's proportion of commercial revenues, to the detriment of public-service programming and, no doubt, to the dismay of private station competitors, including, I suppose, the ones who appeared before you on behalf of the Canadian Association of Broadcasters. It would be a point of common interest between us and the CAB.

Our last recommendation brings us to a cry of concern for what is happening to the CBC under the budget cuts that are now taking effect, including the deletion of local television programming in 11 Canadian communities. These are policy concerns, not administrative ones, because, as stated in subclause 3(1), paragraph (i) of Bill C-40, the programming provided by the Canadian broadcasting system should be "drawn from local, regional, national and international sources". I stress the words "local" and "regional". That is the proposal of the Government of Canada before you and it is consistent with the 1968 Broadcasting Act and every other act going back to the 1930s.

Further, under paragraph (m) in the same subclause, the CBC's programming should "reflect Canada and its regions to national and regional audiences, while serving the special needs of those regions". Of course, it should "contribute to shared national consciousness and identity". To us, those last words are the most important words in the bill before you.

Canada is the poorer for these cuts, not just because these locations are now unable to communicate within their viewing areas, but also—and more importantly—because they are no longer able to communicate with the rest of us. To illustrate, there will be much less consciousness of what is going on in the city of Windsor in the rest of Canada as a result of what Mr. Veilleux proposed to have happen when he made his announcement on December 5. These cuts demonstrate an unhealthy trend towards greater independence upon major metropolitan centres such as Montreal, Vancouver and Toronto, and a corresponding disenfranchisement of Canada's hinterland. We are using the word "hinterland" in a Germanic and generic sense. They are completely inconsistent with the stated intentions of Parliament under both the existing and the proposed broadcasting statutes.

## [Traduction]

Radio-Canada de mieux s'acquitter de leurs obligations en tant que fiduciaires de l'intérêt du public canadien. Nous sommes persuadés que la loi devrait encourager les administrateurs à jouer le rôle qui incombe au conseil d'administration de toute société commerciale, celui de gérer la société.

c) L'existence d'un niveau de financement garanti fait en sorte qu'il est moins probable que les administrateurs de Radio-Canada se sentent soudain obligés d'accroître le pourcentage de recettes commerciales dans le budget de la société, au détriment de la programmation d'intérêt public et, sans doute aussi, à la consternation des compétiteurs du secteur privé, y compris, je suppose, ceux qui ont comparu devant vous au nom de l'Association canadienne des radiodiffuseurs. Nous partageons donc l'avis de l'ACR sur cette question.

Notre dernière recommandation reflète l'inquiétude que nous inspirent les effets des compressions budgétaires qui se font actuellement sentir à la Société Radio-Canada, notamment l'abolition des émissions de télévision locale dans 11 localités canadiennes. Nos préoccupations à ce sujet concernent, non pas les décisions administratives de la Société, mais son orientation générale, car, comme il est stipulé à l'alinéa 3(1)i) du projet de loi C-40, la programmation offerte par le système canadien de radiodiffusion devrait à la fois «puiser aux sources locales, régionales, nationales et internationales». Je souligne ici l'utilisation des mots «locales» et «régionales». Voilà ce que propose le gouvernement du Canada dans la mesure dont vous êtes saisis, et cette proposition s'inscrit dans la ligne de pensée de la Loi de 1968 sur la radiodiffusion et de toutes les autres lois adoptées depuis les années '30.

En outre, l'alinéa (3)m) dispose que la programmation de la Société devrait «réfléter la globalité canadienne et rendre compte de la diversité régionale du pays, tant au plan national qu'au niveau régional, tout en répondant aux besoins particuliers des régions». Sa programmation devrait, bien entendu, «contribuer au partage d'une conscience et d'une identité nationale. À notre avis, les mots que je viens de vous lire sont les plus importants du projet de loi dont vous êtes saisis.

Le Canada se trouve appauvri par ces mesures de compressions budgétaires, pas seulement parce que les localités touchées ne peuvent plus communiquer avec les spectateurs de leurs zones de rayonnement, mais aussi—et de façon plus importante encore—parce qu'elles ne peuvent plus communiquer avec les Canadiens des autres régions du pays. Ainsi, dans l'ensemble du Canada, on sera bien moins conscient de ce qui se passe à Windsor par suite de la décision annoncée par M. Veilleux le 5 décembre. Les coupures décrétées témoignent d'une tendance malsaine vers une plus grande dépendance à l'égard des grands centres comme Montréal, Vancouver et Toronto, ainsi que d'une tendance correspondante à vouloir priver l'arrière-pays canadien de son droit de se faire entendre. Le mot «arrière-pays» est utilisé ici dans le sens générique—du terme germanique «hinterland». Ces deux tendances sont tout à fait incompatibles avec les intentions énoncées par le Parlement à la fois dans la loi existante et dans la loi sur la radiodiffusion proposée.

*[Text]*

Indeed, the strength of CBC programming is directly related to its sources in local and regional communities and, thus, this issue should be a matter for parliamentary concern. We urge senators to press for reinstatement of CBC budgets at a level that would permit the resumption of program services in these 11 centres. We know from published surveys that at least two-thirds of Canadians agree with our representation to you on this point. I would like to illustrate this, Mr. Chairman, with an analogy to a tree. The local and regional services of the CBC are roots of that tree. You cut roots only at peril to the tree. That is, in our opinion, an accurate analogy and it is one that we are going to make very visible in the months to come.

I also want to mention that, in a time of restraint, the Canadian Broadcasting Corporation has taken more than its fair share of the hit in the last six years. We have 20 per cent fewer employees. I would ask you to compare that with the employee level of the Government of Canada as a whole. The CBC has prepaid any commitment to government restraint.

Friends of Canadian Broadcasting has joined forces with some 20 other Canada-wide citizens, labour and cultural organizations to form a "One Hundred Days of Action Coalition". Its purpose is to build a strong national network to persuade the government to reverse the cuts to the CBC's services announced in December, 1990, and to deter future cuts. This coalition is working to encourage the government to provide emergency funding to preserve the services that were in place prior to the cutbacks announced in December by CBC's president. We invite senators to join with us in this effort.

This is not a partisan request. We note that, in tabling his committee's recommendations to Canadianize the broadcasting system, Mr. John Gormley, the former Member of Parliament for the Battlefords, who chaired the House of Commons Standing Committee on Communications and Culture, stated in June of 1988 that significant action on his committee's recommendations would cost \$120 million to \$250 million per annum. He said that that was a unanimous recommendation of the committee. Would that the government had listened to him then.

Finally, we urge favourable consideration of our six specific recommendations which we are confident will improve an otherwise very satisfactory bill. Rapid passage of the bill is essential to allow broadcasters and the regulatory agency to respond to changing conditions, and we believe, on the whole, that the broadcasting bill, even in its present form, provides that needed capacity.

*[Traduction]*

En fait, la force de la programmation de la Société étant directement fonction des sources locales et régionales auxquelles elle puise, cette question devrait intéresser les parlementaires. Nous exhortons les sénateurs à exercer des pressions pour que les crédits accordés à la Société Radio-Canada soient ramenés à un niveau qui lui permette de rétablir les services de programmation à partir de ces 11 localités. Nous savons, d'après les résultats d'enquêtes publiés sur la question, qu'au moins deux tiers des Canadiens sont d'accord avec nous sur ce point. Pour mieux illustrer mon propos, monsieur le président, je me servirai d'une analogie. Les services locaux et régionaux de Radio-Canada sont les racines de l'arbre. Si l'on coupe les racines, c'est l'arbre tout entier qui en souffre. C'est une analogie qui, à notre avis, s'applique très bien, et nous allons faire en sorte de la rendre très visible dans les mois à venir.

Je tiens par ailleurs à souligner qu'en cette période de restrictions budgétaires, la Société Radio-Canada a subi plus que sa juste part de compressions au cours de ces six dernières années. Notre effectif a été réduit de 20 p. 100. Je vous invite à faire la comparaison avec l'ensemble de la Fonction publique canadienne. Vous constaterez que Radio-Canada a déjà payé sa quote-part de l'engagement du gouvernement à se serrer la ceinture.

Les Amis de la radiodiffusion canadienne se sont ligüés avec 20 autres groupes de citoyens, syndicats et organismes culturels des différentes régions du Canada pour former une coalition d'action dite des 100 jours. Le but de cette coalition est de former un puissant réseau national afin de persuader le gouvernement de revenir sur sa décision annoncée en décembre 1990 de couper dans les services de Radio-Canada et de surseoir à toutes réductions futures. Elle veut encourager le gouvernement à accorder des crédits d'urgence afin de maintenir les services qui étaient en place avant les coupures annoncées en décembre dernier par le président-directeur-général de Radio-Canada. Nous invitons les sénateurs à participer avec nous aux efforts ainsi amorcés.

Cette requête ne participe d'aucun parti pris politique. Nous tenons à vous faire remarquer que M. John Gormley, ancien député de Battlefords, et président du Comité permanent de la Chambre des communes des communications et de la culture avait déclaré en juin 1988, au moment de déposer les recommandations de son Comité en vue de la canadianisation du système de radiodiffusion, qu'il en coûterait de 120 millions de dollars à 250 millions de dollars par an pour donner suite à ces recommandations. Il avait indiqué qu'il s'agissait d'une recommandation unanime du Comité. Si seulement le gouvernement avait prêté l'oreille!

Enfin, nous vous exhortons à considérer d'un œil favorable les six recommandations bien précises que nous formulons et qui permettront d'améliorer le projet de loi qui, sur les autres plans, est tout à fait acceptable. Il est essentiel que le projet de loi soit adopté rapidement afin de permettre aux radiodiffuseurs et à l'organisme de réglementation de réagir à une conjoncture en évolution, et nous estimons que, dans l'ensemble, la nouvelle loi sur la radiodiffusion, même sous sa forme actuelle, répond à ce besoin.

[Text]

I would like to add that the broadcasting industry and the interests of the Canadian consumer have been adversely affected by the fact that broadcasting legislation has been under scrutiny now for six years. We think it is high time that there be a new set of rules and a concomitant broadcasting policy in place in this country. We wish you well in your deliberations.

**The Chairman:** Thank you very much for your excellent brief.

**Senator Graham:** I would congratulate you, Mr. Morrison, and Professor Peers on your brief. I find nothing in there which would be at variance with my own thoughts.

Could you explain your membership to us a little more. Do you have membership on your steering committee from every province?

**Mr. Morrison:** Professor Peers alluded to this and I will expand on it. We are now 23,000 people strong and those people come from every province, indeed, from every federal constituency. However, when Professor Peers said "in fair proportion to the population" he might have added "to the English-speaking population". We do not claim to have a strong level of support in the French-speaking community of this country, although many French-speaking people have chosen to identify with this cause. That is because the broadcasting policy issues affecting the French language are very different from those affecting the English language. You need only read the chapter of the Caplan-Sauvageau Report to understand that. We are not claiming to speak for that interest. We are claiming and are open at all times to holding hands and collaborating with people who would seek to represent the francophone consumer viewer's and listener's interests.

With that one caveat, I would say that our members come from all over the country. These are 23,000 people who have in common one thing and that is: They have written a cheque or signed a credit card chit to this organization at one time or another with an after-tax contribution because this is clearly a small "p" but non-partisan, political activity, not a charitable activity because our only purpose is to influence public opinion and public policy.

**Senator Graham:** Is there on your steering committee or advisory council a representative from the province of Quebec?

**Mr. Morrison:** I do not think there is at the moment but I would have to check that.

**Senator Graham:** Do you collect any funds from contributors in the province?

**Mr. Morrison:** Yes, I would say that about 1,000 of the 23,000 supporters of Friends would be Quebecers.

**Senator Graham:** What is the average contribution?

**Mr. Morrison:** About \$30.

**Senator Graham:** Are there full-time employees in your organization?

[Traduction]

J'aimerais ajouter que le fait que la loi sur la radiodiffusion soit restée à l'étude pendant maintenant près de six ans a eu des effets négatifs sur la radiodiffusion et les intérêts des consommateurs canadiens. Nous pensons qu'il est grand temps de mettre en place de nouvelles règles et une nouvelle politique concomitante. Nous vous souhaitons beaucoup de succès dans vos délibérations.

**Le président:** Je vous remercie infiniment de cet excellent exposé.

**Le sénateur Graham:** J'aimerais vous féliciter, monsieur Morrison, ainsi que monsieur Peers de votre exposé. Je n'y trouve rien qui ne concorde avec mes propres vues.

Pourriez-vous nous donner un peu plus de détails sur vos membres? Au sein de votre Comité directeur, avez-vous des représentants de chaque province?

**M. Morrison:** M. Peers a dit quelques mots et je me permettrais d'en ajouter quelques autres. Nous comptons maintenant 23,000 membres qui viennent de toutes les provinces, qui représentent toutes les circonscriptions fédérales. Cependant, lorsque M. Peers a parlé de «bonne représentation proportionnelle de la population» il aurait pu ajouter «de la population anglophone». Nous ne prétendons pas représenter la communauté francophone du pays, bien que de nombreux francophones aient choisi d'épouser cette cause. C'est parce que les questions de politique de radiodiffusion touchant la langue française sont très différentes de celles touchant la langue anglaise. Il suffit de lire le chapitre que le rapport Caplan-Sauvageau y consacre pour le comprendre. Nous ne prétendons pas représenter ces intérêts. Nous sommes toujours prêts à saisir la main de ceux qui la tendent et à collaborer avec ceux qui souhaitent représenter les intérêts des auditeurs et des téléspectateurs francophones.

Cette réserve faite, je dirais que nos membres viennent des quatre coins du pays. Ce sont 23 000 personnes qui ont une cause en commun, à savoir qu'elles ont libellé un chèque ou signé un formulaire de carte de crédit à l'ordre de cet organisme à un moment ou à un autre avec une contribution après impôt parce que c'est clairement une activité politique, avec un petit «p», non partisane et non pas une activité de charité parce que notre seul but est d'influencer l'opinion publique et la politique publique.

**Le sénateur Graham:** Y a-t-il au sein de votre Comité directeur ou de votre Conseil consultatif un représentant de la province de Québec?

**M. Morrison:** Je ne pense pas qu'il y en ait pour le moment mais il faudrait que je vérifie.

**Le sénateur Graham:** Recevez-vous des fonds de cette province?

**M. Morrison:** Oui, je dirais qu'environ 1 000 des 23 000 adhérents de Friends sont québécois.

**Le sénateur Graham:** Quelle est la contribution moyenne?

**M. Morrison:** Environ 30\$.

**Le sénateur Graham:** Y a-t-il des employés à plein temps dans votre organisme?

[Text]

**Mr. Morrison:** No, we have no full-time staff. We have a series of contractual relationships with people who help us out with communications, fund raising and administrative matters. Our office is housed in the offices of the Canadian Association for Adult Education of which I am the executive director and which paid for the original dinner which got this started in 1984.

**Senator Graham:** At page 3 you say:

Our central concern is the provision of distinctive Canadian programming in sufficient quantity and variety from both public and private broadcasters.

Have you read the changed language with respect to national unity, and does it cause you any concern?

**Mr. Peers:** I would say that we are not greatly concerned by that because we saw certain difficulties with the language employed in the 1968 act. We think that the central concern is fairly adequately represented by the words that we have quoted in our brief from Bill C-40.

The difficulties we see in the 1968 act are in the interpretation of the words "contribute to national unity". That may not be the exact phrase. That is often given in shorthand in the press and even in Parliament as "promoting national unity". We think that may lead to unreal expectations about how much any communication system can do to promote someone's idea of national unity, whether it is the idea of the government, a political party or any other interest. We think what a communication medium can best do is reflect and represent the varying notions that there are in the political community for the way in which people develop a sense of togetherness. We think that is essentially what the CBC's role is, as well as the role of other media.

**Senator Graham:** You mentioned that the industry should be operating at arm's length from the government.

**Senator Davey:** May I ask a supplementary on that?

**The Chairman:** Go ahead.

**Senator Davey:** What is the goal of shared national consciousness?

**Mr. Peers:** I think the goal of shared national consciousness is to develop relations among people within a political community that enables them to work well together to all their ends, including those that can be realized by political means and those that can be realized by other means; economic, social, and so forth.

**Senator Davey:** That sounds very much like national unity.

**Mr. Peers:** It is national unity in many people's minds. The problem with that, however, is that at various times there are varying opinions about what that means. One party may see that as a particular constitutional arrangement, for example; another party may see that as quite a different constitutional arrangement. If a communications system reflects or even comments on those things in its programming, it is then likely

[Traduction]

**M. Morrison:** Non, nous n'avons pas de personnel à plein temps. Nous avons une série de relations contractuelles avec des gens qui nous aident pour les communications, les levées de fonds et les questions administratives. Notre bureau se trouve dans les locaux de l'Association canadienne pour l'éducation des adultes dont je suis le directeur exécutif et qui a financé le repas qui a donné le départ à cet organisme en 1984.

**Le sénateur Graham:** À la page 3, vous dites:

Notre principal souci est la diffusion d'émissions distinctivement canadiennes en quantité et de variétés suffisantes par les diffuseurs et publics et privés.

Avez-vous lu la modification rédactionnelle concernant l'unité nationale et cela vous cause-t-il des problèmes?

**M. Peers:** Je dirais que cela ne nous préoccupe pas beaucoup car nous voyons certaines difficultés dans les termes utilisés dans la Loi de 1968. Nous pensons que le principal souci est représenté de manière tout à fait adéquate par les termes que nous citons dans notre mémoire sur le projet de loi C-40.

C'est l'interprétation de «contribuer à l'unité nationale»—ma citation n'est peut-être pas tout à fait exacte—qui nous posait des problèmes dans la version de 1968. Très souvent pour la presse et même pour le Parlement cela signifiait «promouvoir l'unité nationale». À notre avis, cela peut créer des attentes irréalistes sur la capacité d'un système de communication à promouvoir l'idée que quelqu'un se fait de l'unité nationale, que ce soit l'idée du gouvernement, d'un parti politique ou de toute autre instance. Selon nous, un réseau de communication peut au mieux refléter et représenter les diverses notions existant dans une communauté politique et permettant à ses habitants de développer un sentiment d'appartenance. Nous pensons que c'est essentiellement le rôle de Radio-Canada ainsi que celui des autres médias.

**Le sénateur Graham:** Vous dites que l'industrie devrait être indépendante du gouvernement.

**Le sénateur Davey:** Puis-je poser une question supplémentaire?

**Le président:** Je vous en prie.

**Le sénateur Davey:** Quel est le but du partage d'une conscience nationale?

**M. Peers:** Je crois que cela veut dire développer entre les membres d'une communauté politique des relations qui leur permettent de travailler ensemble pour atteindre leurs objectifs, y compris ceux qui peuvent être atteints par des moyens politiques et ceux qui peuvent être atteints par d'autres moyens, économiques, sociaux, etc.

**Le sénateur Davey:** Cela ressemble beaucoup à l'unité nationale.

**M. Peers:** Aux yeux de beaucoup, c'est l'unité nationale. Cependant, le problème c'est que souvent les opinions divergent quant aux moyens à utiliser. Pour certains, il faut une entente constitutionnelle particulière, par exemple; pour d'autres, une entente constitutionnelle tout à fait différente. Si un système de communication reflète ou même commente ces choses dans ses émissions, il est alors vraisemblable qu'il soit

[Text]

to be misinterpreted by one side or the other as promoting or not promoting the desired means.

**Mr. Morrison:** If I could supplement that answer, Mr. Chairman. We have given this matter careful consideration. As you know, this has been a matter of discussion and debate within the Caplan-Sauvageau Task Force and in a whole series of public hearings, as well as over a number of years in a House of Commons Committee.

We have even gone back to the debate of 1968 when the existing Broadcasting Act was before the House of Commons and found some thoughtful comments from respected people like David MacDonald and David Lewis on this issue. This has been a matter of public policy for a long time. That phrase was introduced in 1968. We favour its removal. We support strongly the phrase found in paragraph (m) that I quoted.

**Senator Graham:** Your second recommendation relates to the president being responsible to the board in the performance of his duties. Is it implicit in your recommendation that the president be appointed from among the directors and not appointed directly by the government?

**Mr. Peers:** We would take no exception to the provision that the president be a member of the board of directors, as is provided under this bill and the preceding one.

**Mr. Morrison:** The Caplan-Sauvageau Task Force recommended that the board of directors functionally appoint the president to be its chief executive officer, and that recommendation was accepted by the government in the broadcasting bill that was passed by the House of Commons in 1988. There is a change in the bill now before us and that of 1988. We do not favour the change. We support the provisions of the 1988 broadcasting bill, Bill C-136, in this regard.

It is not as straightforward as it might be, because one could, of course, recognize the power of the Governor in Council to make the appointment, but on the recommendation of the board of directors of the corporation.

The rationale, just to underline that, is that we believe good corporate policy requires a strong board of directors, and that board of directors must be seen to be in charge of policy matters. As you are aware that in the private sector that includes the important role of hiring and firing the CEO.

**Senator Graham:** Could you expand a little on the English language and the French language broadcasting committees?

**The Chairman:** Before we leave this point could I ask a supplementary? This is the first time we have heard the suggestion that the board, for all practical purposes, recommends the chairman and the Prime Minister makes the appointment. But you do agree that the Prime Minister make the appointment, that it be a Governor in Council appointment?

[Traduction]

accusé par un camp ou par l'autre de promouvoir le moyen souhaitable.

**M. Morrison:** Permettez-moi d'ajouter un mot, monsieur le président. Nous avons longuement réfléchi à cette question. Comme vous le savez, elle a fait l'objet de discussions et de débats au sein du groupe d'étude Caplan-Sauvageau et dans toute une série d'audiences publiques ainsi que pendant des années dans un comité de la Chambre des communes.

Nous sommes même remontés au débat de 1968 lorsque l'actuelle Loi sur la radiodiffusion était débattue par la Chambre des communes et nous avons trouvé des commentaires réfléchis proposés par des gens aussi respectés que David MacDonald et David Lewis sur cette question. C'est une question de politique publique depuis longtemps. Cette expression a été introduite en 1968. Nous sommes en faveur de sa suppression. Nous appuyons fermement la nouvelle formule qui se trouve à l'alinéa m).

**Le sénateur Graham:** Vous recommandez, deuxièmement, que le président soit responsable devant le conseil d'administration. Recommandez-vous implicitement que le président soit choisi parmi les administrateurs et non pas nommé directement par le gouvernement?

**M. Peers:** Nous ne verrions pas d'objection à ce que le président soit membre du conseil d'administration comme le prévoit ce projet de loi et le prévoyait la loi précédente.

**M. Morrison:** Le groupe d'étude Caplan-Sauvageau avait recommandé que le conseil d'administration nomme le président au poste de président-directeur général et cette recommandation avait été acceptée par le gouvernement dans le projet de loi sur la radiodiffusion qui avait été adopté par la Chambre des communes en 1988. Il y a une modification dans le projet de loi dont nous sommes aujourd'hui saisis par rapport à celui de 1988. Nous ne sommes pas en faveur de la modification. Nous appuyons, dans ce cas, les dispositions du projet de loi sur la radiodiffusion de 1988, le projet de loi C-136.

Ce n'est pas aussi direct que cela pourrait l'être car bien entendu, le gouvernement en conseil a le pouvoir de procéder à cette nomination, mais sur recommandation du conseil d'administration de la société.

En bref, nous croyons que toute bonne société doit avoir un conseil d'administration fort et que celui-ci doit être perçu comme responsable des questions de politique. Comme vous le savez, dans le secteur privé cela inclut la fonction importante du recrutement et du licenciement du PDG.

**Le sénateur Graham:** Pourriez-vous nous dire quelques mots de plus sur les comités de radiodiffusion en langue anglaise et en langue française?

**Le président:** Avant de passer à une autre question, pourrais-je poser moi-même poser une question complémentaire? C'est la première fois qu'on nous suggère que les conseils d'administration, à toute fin utile, recommandent un président et que le premier ministre procède à la nomination. Mais vous êtes d'accord pour que le premier ministre procède à la nomination, que cela soit une nomination du gouverneur en conseil?

[Text]

**Mr. Morrison:** I think you can see the way it can operate. That appointment would be made on recommendation. There are precedents for this. I am not an expert on all of the precedents in the Government of Canada, but it would be desirable to do that.

On a procedural level, it occurs to me that it might be useful to the members of this committee to hear from the co-chairman of the Caplan-Sauvageau Task Force in that the government appointed them and they represent a lot of public opinion. Perhaps they should be quizzed on their rationale on that and on other subjects.

**The Chairman:** A number of people are scared of the two-headed monster recommended by the Caplan-Sauvageau Task Force, that there would be another situation like CNR, Air Canada, the Ports Canada Commission, and so forth, in which there were disastrous precedents. The National Arts Centre had this very idea, and they recently asked that it be changed. They appointed the chairman from their own midst.

**Mr. Peers:** I think there are disadvantages in both systems; that is, having a president who is also, in effect, chairman, and having a separate chairman and president, with one of them chief executive officer, in this case the president. On the whole, it is the latter system we favour.

We favour the government's power to appoint all of the directors of the corporation, but as directors. The president, however, in our view, should be chosen by the board with the approval of the Governor in Council.

**The Chairman:** Davidson Dunton was the first Chairman of the CBC Board of Governors. The first president was Alphonse Ouimet. Then we had a string of senior federal public servants as presidents, Mr. Davidson, Mr. Johnson and now Mr. Veilleux.

**Mr. Morrison:** Mr. Juneau was in there.

**The Chairman:** Yes, although he was not in the same category as the former Secretary to the Treasury Board. But he certainly did have similar background.

Why was that policy followed by successive governments; because they could trust a civil servant, because he knew where the money was, because he knew how to beg for the money?

**Mr. Peers:** Without ascribing motives to others, I would suggest that they do feel comfortable with people they have worked with, and as long as the appointment is in the hands of the government, the government is more likely to turn to such persons, particularly if it is a difficult post and they find it hard to sell to executives who have had experience in a different sphere.

Speaking as an individual, I find that the record is a somewhat disquieting one. I think the persons who have been chosen have been, for the most part, excellent, but I worry about the close and long association between governments and the top officers of a semi-autonomous organization such as the CBC.

[Traduction]

**M. Morrison:** Je crois qu'on peut voir comment cela peut fonctionner. Cette nomination se ferait sur recommandation. Il y a des précédents. Je ne suis pas spécialiste et je ne connais pas tous les précédents au sein du gouvernement du Canada, mais il serait souhaitable de procéder ainsi.

Sur le plan de la procédure, il me semble qu'il pourrait être utile que les membres de votre comité entendent le coprésident du groupe d'étude Caplan-Sauvageau dans la mesure où c'est le gouvernement qui a nommé les membres de cette commission et que ceux-ci représentent un large éventail d'opinion publique. Vous devriez peut-être leur poser des questions sur leurs raisons à ce sujet et sur d'autres sujets.

**Le président:** Beaucoup de gens sont effrayés par le monstre à deux têtes recommandé par le groupe d'étude Caplan-Sauvageau, effrayés de créer un autre CNR, un autre Air Canada, une autre commission canadienne des ports, etc. qui se sont avérés des précédents désastreux dans certains cas. Le Centre national des arts avait proposé cette idée et il a demandé dernièrement que ce changement soit effectué. Ils ont nommé au poste de président un des leurs.

**M. Peers:** Je crois que les deux systèmes offrent des inconvénients; à savoir, avoir un président qui est également, dans les faits, président du conseil d'administration et avoir un président de l'administration et un président dont l'un est le président directeur général, dans le cas présent le président. Pour l'essentiel, nous sommes en faveur de ce dernier système.

Le gouvernement devrait avoir le pouvoir de nommer tous les administrateurs de la société, mais comme administrateur. Le président, cependant, à notre avis, devrait être choisi par le conseil avec l'approbation du gouverneur en conseil.

**Le président:** Davidson Dunton a été le premier président du conseil d'administration de Radio-Canada. Le premier président a été Alphonse Ouimet. Nous avons eu ensuite toute une série de hauts fonctionnaires comme présidents: M. Davidson, M. Johnson et maintenant M. Veilleux.

**M. Morrison:** Il y a eu aussi M. Juneau.

**Le président:** Oui, bien qu'il n'appartenait pas à la même catégorie que l'ancien Secrétaire du Conseil du Trésor. Il avait certes des antécédents analogues.

Pourquoi cette politique a-t-elle été suivie par les gouvernements successifs? Parce qu'ils faisaient confiance à un fonctionnaire? Parce que celui-ci savait où se trouvait l'argent? Parce qu'il savait comment obtenir cet argent?

**M. Peers:** Ne voulant pas faire de procès d'intention, je dirais simplement qu'ils doivent se sentir à l'aise avec des gens avec lesquels ils ont travaillé, et tant que la nomination relève du gouvernement, le gouvernement aura tendance à s'adresser à de telles personnes, surtout si c'est un poste difficile et qu'il trouve difficile de le faire accepter par des cadres supérieurs ayant acquis leur expérience dans une sphère différente.

Personnellement, je trouve le bilan assez inquiétant. Les personnes qui ont été choisies ont été, pour la plupart, excellentes, mais je m'inquiète de l'association longue et étroite entre les gouvernements et les cadres supérieurs d'un organisme semi-autonome comme Radio-Canada.

[Text]

**The Chairman:** Senator Graham, I apologize for interrupting. Are you now going to a new subject?

**Senator Atkins:** May I ask a supplementary?

**The Chairman:** Certainly.

**Senator Atkins:** I am surprised, following on that line of thinking, why you are not concerned about the fact that the board of directors is appointed by order in council.

**Mr. Peers:** The board of directors must be public trustees. We give to our representatives in Parliament, including those called upon to form a government, the task of running in broad policy terms the various enterprises through statutes and through appointments. I think it perfectly proper that the directors of all public organizations be appointed by the government, although I would recommend that committees of Parliament should have the right to review such appointments on a fairly systematic basis.

**The Chairman:** Professor Peers' thrust is that as soon as the new government comes into power it cleans out all other appointments. When the current government came to power it cleaned out every Liberal on the CBC board and appointed only Tories, to the best of my knowledge.

**Senator Hays:** They completed their terms, Mr. Chairman, and we have not checked the political connections of those appointed.

**The Chairman:** Perhaps the term "cleaned out" was not the proper one, but you are suggesting that those who are appointed undergo some kind of metamorphosis and become trustees of the CBC.

**Senator Spivak:** Judges do that.

**Mr. Peers:** There was a tradition at one time in Britain—I am not sure to what extent it is currently being observed—that the governors of the BBC were broadly representative not only of the community but of political parties. My recollection is that some were appointed on the recommendation of leaders of opposition parties by an informal means. That could be done in Canada too if we had the political wisdom and maturity to do that.

**Mr. Morrison:** There was a time when people like Nellie McClung and Leonard Brockington sat on the board of the Canadian Broadcasting Corporation. Without naming names, we would like to challenge the Government of Canada to excel in its future appointments to the board of the Canadian Broadcasting Corporation.

**The Chairman:** Are there any further questions on the matter of the CBC board?

**Senator Graham:** What happens around here is that I ask a question and then there are all kinds of supplementaries and then the chairman accuses me of using up too much time.

Could I go to your concerns regarding clause 45, which states:

[Traduction]

**Le président:** Sénateur Graham, je m'excuse de vous avoir interrompu. Voulez-vous passer à une autre question?

**Le sénateur Atkins:** Puis-je poser une question complémentaire?

**Le président:** Certainement.

**Le sénateur Atkins:** Je suis surpris, suivant votre idée, que vous ne vous inquiétiez pas du fait que les membres du conseil d'administration soient nommés par décret.

**M. Peers:** Les membres du conseil d'administration doivent être des administrateurs publics. Nous sonnons à nos représentants au Parlement, y compris ceux qui sont appelés à former le gouvernement, la tâche de diriger, d'orienter, les diverses entreprises publiques en formulant des statuts et en procédant à des nominations. Je trouve parfaitement approprié que les administrateurs de tous les organismes publics soient nommés par le gouvernement, cependant je recommanderais que les comités du Parlement aient le droit d'examiner ces nominations d'une manière pratiquement systématique.

**Le président:** Selon M. Peers dès qu'un nouveau gouvernement arrive au pouvoir il annule toutes les nominations. Quand le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir il a annulé la nomination de tous les libéraux présents au conseil d'administration de Radio-Canada et les a remplacés par des conservateurs, d'après ce que j'ai cru comprendre.

**Le sénateur Hays:** Leur mandat était arrivé à terme, monsieur le président, et nous n'avons pas vérifié les affiliations politiques des nouveaux administrateurs.

**Le président:** Je n'aurais peut-être pas dû dire que ces nominations ont été annulés, mais voulez-vous que ceux qui sont nommés subissent une sorte de métamorphose et deviennent des administrateurs de Radio-Canada?

**Le sénateur Spivak:** C'est ce que font les juges.

**M. Peers:** Selon une tradition de la Grande-Bretagne—je ne sais pas si elle est toujours observée—les administrateurs de la BBC représentaient non seulement la collectivité mais aussi les partis politiques. Selon mes souvenirs certains étaient nommés sur recommandation officieuse des chefs des partis d'opposition. Nous pourrions aussi le faire au Canada si nous avions la sagesse politique et la maturité politique nécessaire.

**M. Morrison:** Il fut un temps où des gens comme Nellie McClung et Leonard Brockington ont siégé au conseil d'administration de la Société Radio-Canada. Sans citer de noms, nous aimerions exhorter le gouvernement du Canada à se dépasser pour les prochaines nominations au conseil d'administration de la Société Radio-Canada.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions sur le conseil d'administration de Radio-Canada?

**Le sénateur Graham:** Le problème c'est que je pose une question, que toutes sortes de questions complémentaires sont posées et que le président m'accuse de monopoliser la parole.

Pourrais-je passer aux problèmes que vous posent l'article 45, qui se lit comme suit:

[Text]

The Board shall establish a standing committee of directors on English language broadcasting and a standing committee of directors on French language broadcasting, each consisting of the Chairperson, the President and such other directors as the Board may appoint.

Could you elaborate on your concerns in that respect?

**Mr. Morrison:** The origin of this idea, to the best of my knowledge—and because I believe him—is with the current Minister of Communications. He felt strongly about this issue. This is an imprint on the broadcasting bill that came about as a result of his initiative.

Our feeling is that there is a fundamental importance in maintaining an arm's length relationship, and that the Board of Directors of the CBC should be trusted to act in the public interest in whatever way they deem fit in the manner in which they will establish their structural and mechanistic fashion of operating, and they should not have thrust on them the sub-committee structure that tends to provide an English language and a French language section. They might well do that, but Parliament should not tell them to do that.

**Senator Graham:** Will this lead to balkanization or a ghetto situation? I believe in interdependence and cross-fertilization. Perhaps Senator Chaput-Rolland has comments on this, because she knows more about the feelings in Quebec and why the minister saw it necessary to introduce such a clause.

**Mr. Peers:** Certainly it would be essential that policy matters be considered by the whole board insofar as those matters affect both network services in both languages. However, I concede from a practical point of view that the CBC board may wish to establish program committees in each official language, because it would just be practical to do so. One group would be charged with following the program standards and performance of the French networks. Another might be charged with doing the same for the English networks.

I think a former chairman of the CBC board told me that if he had his life to live over again he would establish two program committees of that kind, which had not been done in his term of office. But that is a different matter from having established by statute two separate organizations of the board, even though I think the president and the chairman are expected to be members of each. There is a certain unity at the top, but I think that the working arrangement should be left to the board, its being best able to order those things.

**Senator Atkins:** To follow up on that question, those sub-committees cannot do anything without the ultimate approval of the whole board. Second, it could be that the same people could serve on both those sub-committees. I think there is also implicit in the idea the notion that the one sub-committee would be entirely francophone and the other would be made up of anglophones from other parts of the country when, in fact, there could be a mix and they could address the kinds of con-

[Traduction]

Sont constitués par le conseil d'administration deux comités permanents, l'un sur la radiodiffusion de langue française et l'autre sur la radiodiffusion de langue anglaise, composés, en plus du président du conseil et du président-directeur général, du nombre d'administrateurs que le conseil d'administration estime indiqué.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur les problèmes que cela vous pose?

**M. Morrison:** À ma connaissance—et aussi parce que je le crois—c'est le ministre actuel des Communications qui est à l'origine de cette idée. Il y tenait. Ce qu'on retrouve dans ce projet de loi sur la radiodiffusion est le résultat de son initiative.

Nous estimons que le maintien de cette indépendance importe de manière fondamentale et que le conseil d'administration de Radio-Canada devrait être considéré comme agissant dans l'intérêt public de la manière qui semble la plus appropriée tant sur le plan de la structure que sur celui du fonctionnement et qu'il ne devrait pas en confier le soin à des sous-comités tendant à créer une section de langue anglaise et une section de langue française. Il peut le faire s'il le veut mais le Parlement ne devrait pas le leur dire.

**Le sénateur Graham:** Craignez-vous la balkanisation ou la ghettoisation? Je crois à l'interdépendance et à la fertilisation croisée. Le sénateur Chaput-Rolland a peut-être quelques mots à nous dire sur cette question car elle en connaît plus sur les sentiments du Québec et sur les raisons pour lesquelles le ministre a jugé nécessaire d'inclure une telle disposition.

**M. Peers:** Il serait essentiel que les grandes orientations soient examinées par le conseil en entier dans la mesure où ces orientations toucheraient les deux réseaux dans les deux langues. Sur le plan pratique, cependant, je comprendrais que le conseil d'administration de la Société Radio-Canada désire établir deux comités de la programmation, un pour chaque langue officielle. À ce moment-là, un des deux groupes serait chargé d'étudier les nombres de programmations et la performance des réseaux français. L'autre ferait la même chose pour les réseaux anglais.

Un ancien président désigné du conseil d'administration de la Société Radio-Canada m'a déjà dit que si tout était à recommencer il créerait deux comités de programmation de ce genre; ce n'était pas la situation au moment où il était à la Société. Cependant, c'est autre chose de créer de par la loi deux entités distinctes du conseil d'administration, même si le président directeur général et le président du conseil d'administration désigné sont censés être membres de chacune si je comprends bien. L'unité existerait au plus haut niveau, mais je pense que l'organisation devrait être laissée au conseil d'administration, lequel est le mieux placé pour s'en occuper.

**Le sénateur Atkins:** Il convient de dire à ce sujet que les sous-comités ne peuvent pas faire quoi que ce soit sans l'approbation ultime du conseil en entier. Deuxièmement, rien n'exclut que les mêmes personnes servent au sein des deux sous-comités. Enfin, il peut sembler qu'un sous-comité doive être entièrement francophone et l'autre entièrement anglophone de façon à représenter les autres régions du pays, mais en réalité il peut y avoir un mélange des uns et des autres de

[Text]

cerns that you are discussing. They could be dealing with program development.

**Mr. Peers:** As we have said, that might be eminently practical, but there may be implications that not only should they be program committees, but they should have budgetary responsibilities. We do not know.

I am suggesting that whichever is the better arrangement should be left to the board, assembled in its wisdom.

**Mr. Morrison:** I take it, senator, that your comment is coming from support for the clause as it is, but you yourself chose the tense. You said, "It could be this", "it could be that". The point is that the statute over all is limiting the flexibility of the board of directors, which we trust to make such decisions. We see it as an inappropriate intrusion.

**Senator Atkins:** I think you could interpret it the other way, as well, as an assistance to the board as a whole to make decisions.

**The Chairman:** We accept the fact that the appointment of these two sub-committees of the board is mandatory, but their work is up in the air. They could be given no duties at all, if the board so directs, or they could be given duties of little importance, duties which would not jeopardize consistency in the decision making of the committees and the full board.

Admittedly it is mandatory that these sub-committees be set up, but they could be rendered impotent at the stroke of a pen.

**Mr. Morrison:** That is an argument against the clause that I had not thought of—that it should not be in the bill because it might have no meaning. But I think it has some meaning. I suppose that over all, just to try to wrap this up and perhaps to state our argument in a slightly different way, when a citizen is appointed by the Governor in Council to the board of the corporation, it is going to be unlikely, despite our wish that only the very best appointments be made, that that individual will have a full and complete understanding of the huge complexity of this country. We would like every member of the board to be on each of those sub-committees, which would render them inoperable because their challenge is to see the whole need of the corporation and the whole public interest of the whole country.

**Senator Chaput-Rolland:** I am a little surprised by this conversation. Over the last 25 years there have always been two CBCs—one French and one English. There have always been two directories of programming in theatre, for example. I know, because I have done that.

I remember once being on a panel with Barbara Frum. Both of us decided that if there were ever two solitudes in Canada, it was in the CBC. We never talk to each other, even in the press gallery. So when you say that you are against the provision of the bill which maintains that it would be better to have one head instead of two heads in charge of the larger service of Radio-Canada and CBC, well, that has always existed. That is

[Traduction]

façon à répondre aux préoccupations que vous évoquez. Ils peuvent l'un comme l'autre se pencher sur la programmation.

**M. Peers:** Comme nous l'avons dit, il se peut que ce soit la solution pratique envisagée; par ailleurs, les comités ne seront peut-être pas seulement des comités de programmation, mais également des comités ayant des responsabilités budgétaires. Nous ne le savons pas encore.

En tout état de cause, l'organisation devrait être laissée au conseil d'administration.

**M. Morrison:** Si je comprends bien, sénateur, vous êtes d'accord avec l'article tel quel; cependant, vous avez choisi le temps vous-même, et vous avez choisi le conditionnel. Ce qui est certain, c'est que la loi de façon générale limite la marge de manœuvre du conseil d'administration, auquel nous nous fions habituellement pour prendre ce genre de décision. En ce qui le concerne, c'est une ingérence inacceptable.

**Le sénateur Atkins:** Vous pourriez faire valoir l'argument contraire, c'est-à-dire que ces comités existent pour aider le conseil d'administration à prendre ses décisions.

**Le président:** Nous comprenons bien que la nomination de ces deux sous-comités du conseil d'administration est obligatoire, mais nous constatons que leur mandat est indéterminé. Au gré du conseil d'administration, ils pourraient ne se voir confier aucune tâche ou un travail sans importance, un travail qui n'influerait pas sur le processus de décision des comités ou du conseil comme tel.

Ces sous-comités doivent être créés, mais d'un simple trait de plume ils peuvent être neutralisés.

**M. Morrison:** C'est un argument contre l'article auquel je n'avais pas songé—qu'il ne devrait pas se trouver dans le projet de loi parce qu'il ne signifie rien. J'estime cependant qu'il représente quelque chose. Pour résumer la situation, dans une perspective quelque peu différente, nous disons que lorsqu'un citoyen est nommé par le gouverneur en conseil au conseil d'administration de la Société, il est peu probable, malgré nos désirs les plus chers, que ce citoyen à lui seul comprenne pleinement l'énorme complexité de ce pays. Nous aimerions que tous les membres du conseil d'administration siègent à chacun de ces sous-comités, mais ce serait impossible du point de vue pratique. Le défi consiste à évaluer l'ensemble des besoins de la société et l'ensemble de l'intérêt public.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Je suis un peu surprise par cette conversation. Au cours des 25 dernières années, il y a toujours eu deux Sociétés Radio-Canada—une française et une anglaise. Il y a toujours eu deux directions de la programmation, dans le domaine du théâtre, par exemple. Je le sais parce que j'y ai travaillé.

Je me souviens d'avoir fait partie d'un groupe avec Barbara Frum. Nous étions d'accord pour dire que s'il y avait deux solitudes au Canada, c'était bien au sein de la Société Radio-Canada. Nous ne nous parlions jamais entre nous, même à la tribune de la presse. Lorsque vous dites que vous êtes contre la disposition du projet de loi qui prévoit une personne au lieu de deux à la tête de Radio-Canada et de la CBC dans son ensemble, je vous réponds que telle a toujours été la situation. Il y a

[Text]

the law and that is the reality. Radio-Canada, the French network, is one thing and the CBC is quite another entity.

I am not talking as a senator now, for God's sake, I am talking as a former employee of CBC who lived there daily for years and years. My relationship with English CBC was that of two friends. I do not know why all of a sudden this bill says that there should be one man who will direct the two channels of some networks. It has always been like that. If you are going to mix the two networks into one big outfit, you will find that the English side has almost no idea of what Quebec is doing and Quebec has very little knowledge of what English Canada is doing. I think you are going to raise a political problem of some importance.

**Mr. Morrison:** It is possible that there has been at least a small misunderstanding here, Mr. Chairman. Someone once said that running the CBC from Ottawa was like running the BBC from Brussels. You have a very difficult situation here. Our comments in the last five minutes in response to the question raised originally by Senator Graham related only to the proposal in Bill C-40, that there be a mandatory sub-committee structure based on the language of the board of directors of the corporation—only that. There was no reference to the logical breakdown of the administration of the corporation to English and French services.

Our concern is that on matters of policy this has to be thought of on a pan-Canadian basis. We do not wish to see the corporation required to organize the affairs of its board on a language basis.

**Senator Davey:** Mr. Chairman, I have three minor housekeeping questions, the first of which is one I forgot to ask when representatives of the CBC were here. It relates to *Newsworld*. I think *Newsworld* is terrific. However, I am troubled—and I am sorry to bring this to you people because I should have taken it to representatives of the corporation—about all of the American scam credit card advertising with which *Newsworld* is inundated. Can we not do something about that?

**Mr. Morrison:** Senator, I am a member of the YMCA in the community in which I reside and I spend about 20 minutes a day on a bicycle staring at *Newsworld*, so I am familiar with what you are talking about. Anyone can buy a commercial on *Newsworld* for \$250, senator, and its sole basis for this policy is that it is not costing the taxpayers a cent. It is costing the cable subscribers 50 cents a month. Advertising is the rest of the revenue on which it has to survive. They have become very hungry to fill their available space. They are like any media organization delivering audiences to advertisers, and I suppose you could do something about it by reducing their dependency on advertising.

**Senator Davey:** I am objecting to this form of advertising, not to advertising in general.

**Mr. Morrison:** I know, and it seems to be a departure—and here I am speaking personally; the Friends of Canadian Broadcasting have not discussed this matter—from certain standards

[Traduction]

toujours eu d'un côté Radio-Canada, le réseau français, et de l'autre, la CBC.

Je ne parle pas en tant que sénateur maintenant, mais en tant qu'ancienne employée de la Société Radio-Canada qui y a pratiquement vécu des années et des années. Mes rapports avec la CBC anglaise ont toujours été des rapports d'amitié. Je ne vois pas pourquoi ce projet de loi voudrait tout à coup qu'il y ait une seule personne à la tête des deux chaînes à certains endroits. La situation a toujours été celle que j'ai indiquée. Si vous essayez de combiner les deux réseaux en un seul grand réseau, vous vous apercevrez rapidement que l'élément anglais n'a presque aucune idée de ce que fait le Québec et vice versa. Et vous allez sûrement voir de graves problèmes politiques.

**M. Morrison:** Il y a peut-être eu un léger malentendu, monsieur le président. Quelqu'un a déjà dit que diriger la Société Radio-Canada à partir d'Ottawa était comme essayer de diriger la BBC à partir de Bruxelles. Il y a une chose qui n'est pas claire. Nos propos au cours des cinq dernières minutes en réponse à la question soulevée au départ par le sénateur Graham avaient trait seulement à la proposition de projet de loi C-40 voulant que des sous-comités soient obligatoirement créés selon la langue des administrateurs de la société—rien de plus. Il n'était nullement question de la division administrative logique de la société entre services anglais et services français.

Nous craignons que les grandes orientations ne soient pas prises à partir d'un point de vue pan-canadien. Nous ne voulons pas que la société, au niveau de son conseil d'administration, dirige ses affaires sur la base de la langue.

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, j'ai trois petites questions d'ordre pratique; pour ce qui est de la première, j'aurais dû la poser aux représentants de la Société Radio-Canada lorsqu'ils ont comparu. Elle a trait à *Newsworld*. *Newsworld* est un excellent service. Je déplore cependant—je m'excuse encore une fois, j'aurais dû poser la question aux représentants de la Société Radio-Canada—toute cette publicité américaine concernant de fausses cartes de crédit qui inonde *Newsworld*. Ne pouvons-nous pas faire quelque chose à cet égard?

**M. Morrison:** Sénateur, je suis membre du YMCA dans ma localité et je passe environ 20 minutes tous les jours sur une bicyclette stationnaire à regarder *Newsworld*. Je sais donc de quoi nous voulez parler. N'importe qui peut acheter une annonce publicitaire pour 250\$, sénateur, et la seule justification de cette politique est qu'il n'en coûte rien aux contribuables. Seuls les abonnés à la câblodiffusion payent 50c. par mois. Les annonces publicitaires sont ce qui permet à la chaîne de survivre. Elle est devenue très désireuse de vendre tout le temps d'antenne dont elle dispose à cette fin. Elle est comme n'importe qu'elle autre membre des médias qui offrent un auditoire aux annonceurs; je suppose que la seule façon de résoudre son problème serait de réduire sa dépendance vis-à-vis de la publicité.

**Le sénateur Davey:** Je suis contre ce genre de publicité, non pas contre la publicité de façon générale.

**M. Morrison:** Je sais, et il semble bien que ce soit là une exception—je parle ici en mon nom personnel, l'association *Friends of Canadian Broadcasting* ne peut discuter de la ques-

*[Text]*

that the corporation would normally apply to its other television networks and local programming. I think it is probably the director of *Newsworld* who would have to answer here, but I understand that it is the economic force that is causing them to take any type of advertising that walks in the door. That results just from the fact that they have no subsidy from the public purse whatsoever.

**Senator Davey:** All right. My second housekeeping question has to do with the newborn hostility towards regionalism in broadcasting. Does this mean the end of the sick children's telethon, the Vancouver hospital telethon and so on? There are telethons all across the country from time to time in various markets. I think a lot of money has been raised through this venue. Is that to be done away with?

**Mr. Peers:** I have read that one of the telethons that CBC used to make possible was first reported as having been cancelled and later was reinstated, but I think, as to previous commitments and so on, that they probably operate on an individual basis, locality by locality.

**Mr. Morrison:** There are 11 fewer opportunities for local telethons in the Canadian broadcasting system than existed before.

**Senator Davey:** But that is not good, is it?

**Mr. Morrison:** In a hierarchy of reasons for being concerned about what is happening, I would put it down the line, below such things as not enabling Canadians to hear from each other. What is happening is that there is no longer a capacity for any substantive output from Saskatoon, from Cornerbrook or from the francophone population of Toronto to the rest of us. This must be stopped, because to pursue that analogy is to cut part of the roots of the public broadcasting system, and it must not be allowed to proceed in that fashion.

**Senator Davey:** We have talked about shared national consciousness. This is a good example of it, and we are frustrating it.

**Senator Chaput-Rolland:** I just wanted to say to Senator Davey that in Quebec—and I do not know if it is the same for the rest of the provinces—marathons or fund raising for the crippled or handicapped have mostly been taken over by the private sector now. In Montreal, at least, the CBC seldom engages in this sort of thing. CTV and Quatre Saisons are in charge of those now.

**Mr. Morrison:** That is fine for Montreal, Toronto and the major metropolitan centres. What about Matane, Windsor and Saskatoon? Saskatoon does have an alternative, but the smaller centres have the greatest need for local programming and have been the most adversely affected by the proposed cuts.

**Senator Davey:** The third housekeeping question I have is the following: Is Rick Salutin a member? I note that he is not one of the directors, but is he a member or a supporter?

*[Traduction]*

tion—aux règles normales qu'applique la société à ses autres chaînes de télévision et à la programmation locale. Je suppose que la question devrait s'adresser au directeur de *Newsworld*, mais je comprends les facteurs économiques qui pourraient le pousser à accepter n'importe quelle publicité qui se présente. C'est dû au fait qu'il ne peut compter sur aucun denier public.

**Le sénateur Davey:** Très bien. Ma deuxième question a trait à cette nouvelle hostilité dont semble maintenant être la cible le régionalisme dans le domaine de la radiodiffusion. Est-ce la fin du téléthon pour les enfants malades, du téléthon au profit de l'hôpital de Vancouver etc? Il y a des téléthons à intervalle régulier partout au pays. Beaucoup de fonds vont être recueillis de cette façon. Est-ce terminé?

**M. Peers:** J'ai noté qu'un des téléthons que la Société Radio-Canada avait l'habitude de retransmettre devait être annulé un certain moment mais avait été reconfirmé par la suite, mais je suppose que pour ce qui est des engagements précédents, les décisions sont prises au cas par cas et localité par localité.

**M. Morrison:** Il y a maintenant 11 possibilités de téléthons locaux de moins à l'intérieur du réseau canadien.

**Le sénateur Davey:** C'est déplorable, n'est-ce pas?

**M. Morrison:** Je dirais que ce n'est pas un désavantage aussi important que le désavantage qui fait que les Canadiens ne peuvent pas communiquer entre eux. Ce qui est certain, c'est qu'il n'est plus possible d'avoir une production digne de ce nom à partir de Saskatoon ou de Cornerbrook, ou qu'il n'est plus possible d'avoir le point de vue de la population francophone de Toronto. Cette attitude doit être contrée, parce que de poursuivre équivaldrait à couper une partie des racines de la radiodiffusion publique.

**Le sénateur Davey:** Nous avons déjà parlé d'une prise de conscience nationale commune. Dans ce cas-ci, nous semblons y faire obstacle.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Je voudrais simplement dire au sénateur Davey qu'au Québec—je ne sais pas s'il en va de même pour les autres provinces—les téléthons ou collectes de fonds au profit des handicapés sont maintenant en grande partie pris en charge par le secteur privé. À Montréal, du moins, la Société Radio-Canada ne se lance que rarement dans ce genre d'activité. Ce sont les réseaux CTV et Quatre Saisons qui s'en chargent.

**M. Morrison:** Voilà qui est bien pour Montréal, Toronto et les grands centres urbains. Mais qu'en est-il de Matane, Windsor et Saskatoon? À Saskatoon, il y a encore un choix mais les plus petites collectivités ont un besoin plus grand de programmation locale et ont été davantage touchées par les réductions proposées.

**Le sénateur Davey:** Voici ma troisième question d'ordre administratif: Rick Salutin est-il membre de votre association? Je remarque qu'il ne fait pas partie du conseil de direction. Est-il membre ou un de vos partisans?

[Text]

**Mr. Morrison:** One problem with having 23,000 supporters is that a computer is needed to find them. I could find out.

**Senator Davey:** I thought he was a member of the advisory council or the steering committee.

**Mr. Morrison:** Senator, when I was asked, on 36-hours' notice, to find a spokesperson for a rally on Parliament Hill last December 13, we got the computer to help us. We found out that Senator Forsey was a member and he represented us, so I will go off and find out in five minutes if Rick Salutin is a supporter.

**Senator Davey:** He may be a supporter, but he is not on the steering committee or advisory council, and that is the point I am making because I thought he might have been.

This morning in *The Toronto Star* there is an article about yourself, which states:

"If you have a strategy, it is not something you talk about—it's something you do," is all Ian Morrison, spokesperson for the coalition, would say, promising to "announce for sure by the end of the month".

Can we peek in and ask exactly what you have in mind with this new agency? I applaud it most certainly, but what will this agency do that the Friends of Canadian Broadcasting will not be doing?

**Mr. Morrison:** We are still organizing, senator, and we are trying to build a network. A network is something that will link people in diverse parts of the country and we will share information. We are considering what the strategies are right now. It is true that there was a meeting in Ottawa yesterday. By the way, both official languages were spoken at that meeting and the people are going off to consider whether their organizations will support this common enterprise. I have confidence that they will. They will consider what kinds of actions would be most appropriate.

I would like to state for the record, in case you happen to see another story about seizing equipment and "squatting" on the property of the corporation, that there is no truth in that whatsoever. Nothing that would be contemplated would be in any way illegal. We would be scooping ourselves to make an announcement and I am not authorized to say what it is and who is behind it, but it will be substantive and a major effort at coalition building. It is something that would be far beyond the capacity of a mere 23,000 Canadians to ever pull off, but the Friends of Canadian Broadcasting is committed to being part of the exercise.

**Senator Davey:** I am sure the Senate per se cannot help you, but you make several references here with regard to senators willing to join in the effort. There are many senators I know of who might be prepared to be of assistance, and you might keep that in mind.

You list the six concerns you have. I am curious to know if these are the same six concerns as they were at the time of Bill C-136 or are these concerns which have developed since Bill C-136?

[Traduction]

**M. Morrison:** Comme nous avons 23 000 partisans, il faut un ordinateur pour les retrouver. Je peux chercher.

**Le sénateur Davey:** Je pensais qu'il était membre du comité consultatif ou du comité directeur.

**M. Morrison:** Sénateur, lorsqu'on m'a demandé de trouver un porte-parole pour une manifestation sur la Colline parlementaire le 13 décembre dernier, je n'avais que 36 heures de préavis. Nous nous sommes servis de l'ordinateur. Nous avons découvert que le sénateur Forsey était un de nos membres et il nous a représentés. Laissez-moi cinq minutes et je vais trouver si Rick Salutin est un de nos partisans.

**Le sénateur Davey:** Il peut être un de vos partisans sans pour autant faire partie du comité de direction ou du comité consultatif. C'est là où je voulais en venir, je pensais qu'il en faisait partie.

Ce matin, dans le *Toronto Star*, il y a un article à votre sujet où l'on déclare:

«Quand vous avez une stratégie, vous n'en parlez pas, vous la mettez en œuvre» a simplement déclaré Ian Morrison, porte-parole de la coalition, tout en promettant «de faire une annonce avant la fin du mois».

Peut-on lever un coin du voile et savoir exactement ce que vous avez en tête au sujet de cette nouvelle agence? C'est sans doute fort louable, mais qu'est-ce que cette agence fera de plus que votre organisme?

**M. Morrison:** Nous en sommes encore à nous organiser, monsieur le sénateur, et nous tentons d'établir un réseau. Le réseau mettra en communication des gens de divers endroits au pays, afin qu'ils partagent de l'information. Nous en sommes à envisager des stratégies. Il est vrai qu'il y eu une rencontre hier à Ottawa. En passant, à cette rencontre, on a parlé les deux langues officielles. Les participants vont déterminer si leurs organismes respectifs vont appuyer cette entreprise commune. Je crois bien que oui. Ils devront déterminer quels moyens d'action seront les plus appropriés.

Au cas où vous entendriez de nouvelles histoires de saisie de matériel ou d'occupation des propriétés de la Société, j'aimerais déclarer une fois pour toutes qu'elles sont fausses. Nous n'envisageons aucun moyen d'action illégal. Ce serait nous couper l'herbe sous le pied à nous-mêmes que de faire maintenant une annonce et je ne suis pas autorisé à dire ce que c'est, ni qui l'organise, mais ce sera une action d'importance et un effort considérable pour renforcer notre coalition. Cela dépasse ce que pourraient faire quelque 23 000 Canadiens mais les Amis de la radio-télévision canadienne se promettent bien d'en faire partie.

**Le sénateur Davey:** Je ne pense pas que le Sénat lui-même puisse vous aider, mais vous avez évoqué à quelques reprises le fait que des sénateurs pourraient mettre l'épaule à la roue. Il y a de nombreux sénateurs que je connais qui seraient prêts à vous aider, ne l'oubliez pas.

Vous présentez vos six préoccupations. Je me demande s'il s'agit des mêmes préoccupations formulées à l'époque du projet de loi C-136 ou si elles ont pris naissance depuis?

[Text]

**Mr. Peers:** The principles are the same as were expressed in Bill C-136, but one or two of the specific recommendations have been introduced as a result of changes made between Bill C-136 and Bill C-140.

**Senator Davey:** I have been a supporter of the Friends of Canadian Broadcasting, a cash-giving supporter and I am sure my name is on some of your lists. I was very distressed at the time of Bill C-136 when I felt the Friends of Canadian Broadcasting attempted to put the rush on, particularly on us senators, to get this bill through now, get it through fast. If that was the position you took at the final hour, as someone who hoped we could study this bill in some detail—and we have had a chance to do that—I was disappointed in the Friends at that particular point in time. Now you come before us and say two things, which I find passing curious. You urge senators to press for reinstatement of CBC budgets. That is great and very worthwhile. At the end of your presentation you state, “rapid passage of the bill is essential to all our broadcasters and the regulatory agency to respond to changing conditions. We believe on the whole that the broadcasting bill, even in its present form, provides that needed capacity”. Which is it? Are we suppose to stay and fight this bill, or are we supposed to pass the bill? I say with respect and affection, and it is an unpleasant way to put it, but I think you are talking out of both sides of your mouth.

**Senator Atkins:** It has got nothing to do with CBC budgets.

**Senator Davey:** No, but I guess I have made my point. You are saying, “let’s get this thing through”, and then you are saying you want to do all these other things. We cannot do both.

**Mr. Peers:** We want to be fair. We want these points to be considered and, if possible, our position adopted on these particular points, as a result of the negotiations that may go on between the Senate leadership and the leadership in the other House. If it comes down to it, we think it would be better to pass the bill than not to pass the bill, even with the deficiencies in it that we have pointed out.

**Mr. Morrison:** Senator, that is what we said some time in September 1988. The point of view that you articulated was articulated to me very forcefully by your colleague, Sheila Finestone, who is also a supporter of our cause. On balance at that time we felt that the public interest would be better served by the passage of Bill C-136 than by starting all over again. I think subsequent experience has shown that to be correct. The bill before you is not better than Bill C-136 in a number of respects that we have referred to. There are powerful interests, some of whom have testified before this committee already, who would like to gut certain provisions in the broadcasting bill which would have the effect of lessing the quality and quantity of Canadian choices available on the airwaves. That is the key issue. Overall, we support this bill and we hope that you can make some improvement in it, but putting it off to 1993 or something like that and going with the existing broadcasting statute is not in the public interest.

[Traduction]

**M. Peers:** Les principes sont les mêmes que ceux qui ont été exprimés au sujet du projet de loi C-136, mais nous avons ajouté une ou deux recommandations précises par suite des modifications apportées par le projet de loi C-40.

**Le sénateur Davey:** Je suis l’un des partisans des Amis de la radio-télévision canadienne, un de vos donateurs et je suis convaincu que vous trouverez mon nom sur vos listes. À l’époque du projet de loi C-136, j’étais très troublé lorsque votre association a voulu faire adopter le projet de loi en vitesse, particulièrement en faisant des pressions sur nous, les sénateurs. Si c’est là la position que vous avez adoptée en fin de parcours, j’ai été très déçu parce que j’aurais souhaité étudier le projet de loi en détail, comme nous avons eu la possibilité de le faire. Vous êtes aujourd’hui devant nous et vous nous dites deux choses qui me semblent un peu curieuses. Vous demandez aux sénateurs de faire pression pour le rétablissement des budgets de Radio-Canada. C’est très louable. À la fin de votre exposé, vous déclarez: «L’adoption rapide du projet de loi est essentielle à tous les diffuseurs et pour l’organisme de réglementation qui doit s’adapter au changement des conditions. Nous pensons qu’en gros, le projet de loi sur la radiodiffusion, même dans sa forme actuelle, permet cette adaptation». Que faut-il faire? Devons-nous lutter contre ce projet de loi ou le faire adopter? Malgré tout le respect et l’affection que j’ai pour vous, je vais vous le dire crûment, je pense que vous vous contredisez.

**Le sénateur Atkins:** Cela n’a rien à voir avec les budgets de Radio-Canada.

**Le sénateur Davey:** Non, mais je pense m’être fait comprendre. Vous dites d’une part qu’il faut adopter le projet de loi et d’autre part, qu’il faudrait en plus toutes ces autres choses. Nous ne pouvons pas avoir les deux.

**M. Peers:** Il faut être juste. Nous voulons que ces arguments soient envisagés et si possible, que notre position sur ces questions soit adoptée par suite des négociations entre les chefs du Sénat et de la Chambre. Au besoin, nous pensons qu’il serait préférable d’adopter le projet de loi plutôt que de le rejeter, malgré les lacunes que nous avons signalées.

**M. Morrison:** Sénateur, c’est ce que nous avons dit en septembre 1988. Le point de vue que vous avez exprimé m’a également été transmis très fermement par votre collègue, Sheila Finestone, qui appuie également notre cause. Tout bien considéré, nous pensions à l’époque qu’il était préférable dans l’intérêt du public d’adopter le projet de loi C-136 que de recommencer à zéro. La suite des choses nous a prouvé que nous avions raison. Le projet de loi que vous examinez n’est pas supérieur au projet de loi C-136, pour les raisons que nous avons citées. Des groupes puissants, dont certains ont déjà comparu devant votre comité, préféreraient éliminer certaines dispositions de la Loi sur la radiodiffusion, ce qui diminuerait la qualité et la quantité des émissions canadiennes disponibles. Voilà la question-clé. En général, nous appuyons ce projet de loi tout en espérant que vous pourriez y apporter des améliorations. Il ne serait pas dans l’intérêt public de retarder son entrée en vigueur en 1993, par exemple, et de conserver en attendant les lois actuelles sur la radiodiffusion.

[Text]

**Senator Davey:** In 1968 I took the broadcasting bill through the Senate. I think the bill's time has come and I cannot argue against that. I am distressed, perhaps wrongly so, and I wish you guys were more aggressive in your approach. Maybe that will come with the new agency which is about to happen, but it seems to me that we are wringing our hands and not accomplishing very much.

**Mr. Peers:** It may encourage senators to be diligent and press their concerns or ours, if they happen to coincide, to know that historically, at least in 1958, the Senate did succeed in changing one or two provisions of the bill. One that comes to mind is the tenure of the CBC president which was made firmer as a result of the Senate's stand than it had been in the bill as initially passed by the House.

**Senator Davey:** Professor Peers, I remember well some of your historic battles in these matters. You always stood on principle and I admired you then and I admire you now. I have not intended to be critical in a personal sense. My colleagues are tired of me talking about it, but I am appalled by the CBC cuts. I hope, Mr. Morrison, that you will hang tough with this new agency which is being formed, which I think is an extremely important agency. We will have to pass this bill, for a lot of very obvious reasons, but I do not think that should be the end of the fight.

**The Chairman:** We all agree with you that we can regret these cuts and still approve the bill, because they have nothing to do with one another—

**Senator Davey:** With respect, Mr. Chairman, they have a great deal to do with one another. I think they are twin brothers.

**The Chairman:** Yes, but to be a relevant examination of this particular bill, the witnesses would only have to prove that the cuts which they have referred to have destroyed the mandate.

**Mr. Morrison:** What this country needs, senator, if I could sum it up from my point of view, is a broadcasting policy. The Honourable Flora MacDonald introduced such a thing in the House of Commons in June, 1988. As a sidebar to your discussion on this subject, you might care to investigate what happened to the broadcasting policy. There is an absence of policy. There is a mandate in a 1968 statute, to which Senator Davey referred, and a mandate in a proposed statute for a certain level of services to Canadians but the resources being made available to achieve that mandate are not in sync with the mandate. There is a considerable shortfall and that has to be addressed.

I would point out that both former President Al Johnson and the distinguished Canadian Dalton Camp have written columns on this subject in the recent past in which they have said to the government that, being in a time of restraint does not mean that everything it does has to be cut by 3.8 per cent and there has to be priorities. At a time when Canada is afflicted by regional, linguistic and other pressures more than ever before, the Canadian Broadcasting Corporation is a core and something that is tying us together as a people. This is no

[Traduction]

**Le sénateur Davey:** En 1968, j'ai présenté le projet de loi sur la radiodiffusion au Sénat. Je pense qu'il est temps qu'on adopte un projet de loi de ce genre, je ne peux le nier. Votre attitude m'inquiète, peut-être à tort et j'aimerais que vous soyez plus dynamique. Peut-être que ce sera le cas de la nouvelle agence qui est en train de se former mais il me semble que l'on se laisse abattre sans beaucoup agir.

**M. Peers:** Vous serez peut-être encouragés à agir rapidement et à formuler vos préoccupations et les nôtres, si elles coïncident, en apprenant qu'en 1958, le Sénat a déjà réussi à modifier une ou deux dispositions du projet de loi. Par exemple, le mandat du président de la Société a été raffermi grâce à la position du Sénat sur une disposition du projet de loi déjà adopté à la Chambre.

**Le sénateur Davey:** Professeur Peers, je me souviens bien de vos luttes épiques pour ces questions. Vous avez toujours défendu vos principes, je vous admirais à l'époque et je vous admire toujours. Je ne voulais pas vous critiquer personnellement. Mes collègues sont sans doute fatigués de m'en entendre parler, mais je suis horrifié par les compressions budgétaires à Radio-Canada. J'espère, monsieur Morrison, que votre nouvelle agence, qui est à mon avis extrêmement importante, sera très ferme à ce sujet. Il nous faudra adopter ce projet de loi pour des raisons très évidentes, mais ce ne devrait pas être là la fin de la lutte.

**Le président:** Nous sommes tous d'accord avec vous, tout en déplorant les compressions budgétaires, nous pouvons approuver le projet de loi, puisqu'ils n'ont rien en commun...

**Le sénateur Davey:** Sauf votre respect, monsieur le président, ils sont très liés. Je pense qu'il s'agit de frères jumeaux.

**Le président:** Oui, mais pour que cela relève d'un examen pertinent du projet de loi, il faudrait que les témoins prouvent que les compressions dont ils ont parlé nuisent au mandat de la Société.

**M. Morrison:** Si vous me permettez un avis personnel, monsieur le sénateur, je pense que ce pays a besoin d'une politique en matière de radiodiffusion. L'honorable Flora MacDonald en a présenté une à la Chambre en juin 1988. Dans le cadre de vos discussions à ce sujet, vous pourriez peut-être vous enquérir de ce qui est arrivé à cette politique. Il y a vraiment un manque de politique. Il y a un mandat exprimé dans la loi de 1968 dont a parlé le sénateur Davey, et il y a un mandat dans le projet de loi proposé, relatif à un certain niveau de services offerts aux Canadiens. Or, les ressources disponibles pour s'acquitter de cette mission ne sont pas suffisantes. Il y a un manque à gagner considérable et il faut se pencher là-dessus.

Je vous signale que l'ancien président Al Johnson et le distingué canadien Dalton Camp ont écrit dans des chroniques récentes à ce sujet que le gouvernement, lorsqu'il faut faire des restrictions budgétaires, ne doit pas couper tous les budgets de 3,0 p. 100. Il faut établir des priorités. À une époque où le Canada est tiraillé par des pressions régionales, linguistiques et autres jamais vues auparavant, la Société Radio-Canada est un lien qui peut servir à cimenter notre peuple. Ce n'est certes pas le moment d'affaiblir la Société Radio-Canada. Il faut que le

[Text]

time to weaken the Canadian Broadcasting Corporation, no time at all. Therefore, it is a question of the Government of Canada addressing the priority. In the context of what Senator Chaput-Rolland referred to, the future of this country is at stake. We have a great concern about that. As we stated in this brief, we are going to bend our energy in that direction.

**Senator Atkins:** God knows, I do not want to disagree with Mr. Camp. There are risks in that.

**The Chairman:** Mr. Camp is Senator Atkins brother-in-law.

**Mr. Morrison:** I know.

**Senator Davey:** I did not know that.

**Mr. Morrison:** Who's Hugh Segal?

**Senator Atkins:** When you talk about equal weight on the advisory council, I see Hughie Segal's name there with Carole Taylor.

**Mr. Morrison:** I hate to make that comparison.

**Senator Atkins:** Everybody I have any respect for has a high regard for the CBC. We talk about cuts. The definition of cuts is pretty important. What you are talking about is the reduction in the increase that CBC gets on an annual basis, and it is still getting 3 per cent over what it got last year out of general revenue.

**Mr. Morrison:** Senator, just as a point of fact, when you go back to 1984-85 and take the parliamentary allocation and factor it by inflation, the CBC has lost something in the order of \$200 million in purchasing power in its parliamentary allocation, at a time when its inflation rate, because it is in the technology business, is much higher than the standard inflation rate. If you look at its labour force, it has gone down by 20 per cent. Since the government came to power, it has made a very big contribution towards reducing the deficit. Its share of the non-debt expenditure of the Government of Canada has gone down by 15 per cent. It is a question of priorities.

**Senator Atkins:** I know that the CBC got more than its share of cuts, but there are other agencies and crown corporations that have been hit pretty darn hard recently.

**Mr. Morrison:** But they are not cords that tie this country together to the same degree as the Canadian Broadcasting Corporation.

**Senator Atkins:** The CN might make a case.

**The Chairman:** You can blame the government for taking away the money from an organization which you say is a Canadian article of faith, or you can blame the CBC for doing the cuts the way they did them. Where do you want the zero in?

**Mr. Morrison:** I think the cuts that have been made, Mr. Chairman—and I am speaking here for myself, and I hope Professor Peers will comment—are, in effect, public policy decisions. As a result, it would be a good idea for the Government of Canada to revisit this subject in the national interest. I am not sure that members of the government caucus, some of whom are here today, intended that the CBC close 11 stations and remove Windsor's capacity to have a television station.

[Traduction]

gouvernement du Canada reconnaisse cette priorité. Dans le contexte évoqué par le sénateur Chaput-Rolland, l'avenir du pays en dépend. Nous sommes fort préoccupés par cet aspect de la question. Comme nous le disons dans notre mémoire, nous allons orienter nos efforts en ce sens.

**Le sénateur Atkins:** Je ne voudrais certes pas être en désaccord avec M. Camp. Ce serait trop risqué pour moi.

**Le président:** M. Camp est le beau-frère du sénateur Atkins.

**M. Morrison:** Je sais

**Le sénateur Davey:** Je ne savais pas.

**M. Morrison:** Qui est Hugh Segal?

**Le sénateur Atkins:** Lorsque vous parlez d'un équilibre au comité consultatif, je vois côte à côte les nom de Hugie Segal et celui de Carole Taylor.

**M. Morrison:** Je n'aime pas cette comparaison.

**Le sénateur Atkins:** Tous ceux que je respecte tiennent en estime la Société Radio-Canada. Parlons de compressions. La définition des compressions est très importante. Vous parlez de la réduction de l'augmentation des budgets annuels de Radio-Canada qui recevra tout de même du Trésor 3 p. 100 de plus que l'an dernier.

**M. Morrison:** Mettons les faits en contexte, sénateur. Revenons à 1984-1985, posons le crédit parlementaire et augmentons-le en fonction de l'inflation: Radio-Canada a perdu environ 200 millions de dollars en pouvoir d'achat du côté des crédits parlementaires, alors même que son taux d'inflation est beaucoup plus élevé que le taux d'inflation courant puisqu'il s'agit d'une entreprise du secteur de la technologie. Considérons la main-d'oeuvre: elle a diminué de 20 p. 100. Depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement, elle a beaucoup contribué à la réduction du déficit. Sa part des dépenses gouvernementales non attribuables à la dette a chuté de 15 p. 100. C'est une question de priorité.

**Le sénateur Atkins:** Je sais que Radio-Canada a subi plus que sa part de compressions, mais il y a d'autres sociétés d'État qui ont également été durement touchées récemment.

**M. Morrison:** Mais elles ne représentent pas autant que la Société Radio-Canada un ciment qui unit le pays.

**Le sénateur Atkins:** Le CN pourrait le contester.

**Le président:** On peut reprocher au gouvernement d'avoir soutiré de l'argent à un organisme qui est d'après vous un symbole de l'unité canadienne, mais on peut également reprocher à Radio-Canada d'avoir réparti les compressions de la façon dont elle l'a fait. À qui voulez-vous adresser des reproches?

**M. Morrison:** Monsieur le président, je pense personnellement que les coupures qui ont été faites relèvent de décisions politiques. J'espère que le professeur Peers ajoutera ses commentaires. Par conséquent, il conviendrait que le gouvernement du Canada revoie ses politiques dans l'intérêt national. Je ne suis pas certain que les membres du caucus ministériel, dont certains sont ici aujourd'hui, voulaient que Radio-Canada ferme 11 stations et retire à Windsor la possibilité d'une sta-

[Text]

That is such an important matter that it seems to me it might warrant consideration of an emergency grant.

**The Chairman:** I do not know what the Conservative caucus has to do with it. In answer to a very long question put to the CBC President, Mr. Veilleux, he made it abundantly clear that the only people with whom he consulted regarding these cuts were his own board of governors and senior officials.

**Mr. Morrison:** I do not want to be misunderstood, Mr. Chairman. I am saying that because the impact of the decisions Mr. Veilleux has taken are on public policy questions, they go back to the mandate of the corporation and its ability to do what Parliament has asked it to do and is asking it to do under the new bill and that it requires a revisiting of the resources available to the CBC.

**Senator Atkins:** I sometimes wondered when the CBC was receiving increases of anywhere from 15 per cent to 20 per cent just exactly what was the public policy. There were years when that was the case. Unfortunately, the reality of the day is that the government cannot afford those kind of increases anymore. You are probably right when you say that we need a new definition of public broadcasting and public policy relating to broadcasting. You raised the point that the CBC should perhaps be funded on a longer-term basis than on an annual basis. However, in the new legislation there is a provision for it to provide a five-year plan, which was not required previously. Thus, there are provisions which, hopefully, will direct the CBC forward.

**Senator Davey:** Is the five-year plan a five-year budget?

**Senator Atkins:** A five-year plan which I think includes estimates on budgets.

**Mr. Peers:** I think it has been the practice for some time to provide five-year projections of the costs of services and so forth that are contemplated. However, I think various committees of inquiry have over the years supported the notion of some kind of formula financing, perhaps based on per capita GNP or something of that kind. Successive Parliaments have never seen fit to adopt any one of those suggestions. We are simply suggesting that, once again, it is a missed opportunity.

**Mr. Morrison:** Senator, for clarification, the five years is a Treasury Board requirement of all major agencies. What is happening is that the statute is taking into account existing practice.

**Senator Atkins:** My only point is that the CBC can now make the assumption that the floor is what it received this year. That may mean reorganization. It may mean some pretty drastic approaches to where it goes from here. When we watch the private networks and some of the ways they operate in comparison to the CBC a great many people wonder whether the CBC is not a fat cat.

**Mr. Morrison:** I understand where you are coming from. I think what you are saying may indeed represent the kind of thinking that might influence decisions in government. But, of course, as a senator you do not have to be intimately concerned

[Traduction]

tion de télévision. Cette question me semble tellement importante qu'elle justifierait qu'on envisage d'accorder une subvention d'urgence.

**Le président:** Je ne vois pas ce que le caucus conservateur a à voir là-dedans. En réponse à une très longue question posée au président de Radio-Canada, M. Veilleux, il a déclaré clairement que les seules personnes qu'il a consultées au sujet des compressions étaient les membres de son conseil d'administration et ses cadres supérieurs.

**M. Morrison:** Comprenez-moi bien, monsieur le président. Je dis qu'à cause de l'incidence des décisions de M. Veilleux sur les questions de politiques nationales, elles relèvent du mandat de la Société et de sa capacité de s'acquitter du mandat que le Parlement lui a confié en vertu du nouveau projet de loi et qu'il faut par conséquent revoir quelles ressources seront mises à la disposition de la Société.

**Le sénateur Atkins:** Je me suis parfois demandé quelle était exactement la politique lorsque Radio-Canada recevait des augmentations allant de 15 à 20 p. 100. Il y a des années où cela a été le cas. Malheureusement, étant donné le contexte actuel, le gouvernement ne peut plus se permettre ce genre d'augmentations. Vous avez probablement raison lorsque vous dites qu'il nous faut redéfinir la radiodiffusion publique et nos politiques nationales en matière de radiodiffusion. Vous avez évoqué le fait que Radio-Canada devrait peut-être être financée à plus long terme, plutôt que de manière annuelle. Dans le nouveau projet de loi, il y a une nouvelle exigence relative à la présentation d'un plan quinquennal. Il y a donc des dispositions qui vont faire progresser Radio-Canada.

**Le sénateur Davey:** S'agit-il d'un plan quinquennal ou d'un budget quinquennal?

**Le sénateur Atkins:** Un plan quinquennal qui comprendra sûrement des prévisions budgétaires.

**M. Peers:** Je pense que depuis quelque temps déjà, il est pratique courante de fournir des prévisions quinquennales du coût des services envisagés. Par ailleurs, diverses commissions d'enquête ont à divers moments appuyé le principe d'un financement selon une formule fondée par exemple sur le produit national brut par habitant. Le Parlement n'ont pas encore jugé bon d'adopter ces suggestions. Nous pensons simplement qu'on est passé à côté d'une possibilité intéressante.

**M. Morrison:** Pour votre gouverne, sénateur, les prévisions quinquennales sont une exigence du Conseil du Trésor pour toutes les grandes agences. La loi ne fait que reconnaître la pratique actuelle.

**Le sénateur Atkins:** Tout ce que je veux dire, c'est que Radio-Canada peut maintenant présumer que le budget de cette année ne peut pas être encore réduit. Cela signifie une réorganisation. Cela peut vouloir dire des mesures drastiques. Lorsque nous observons le fonctionnement des réseaux privés et que nous le comparons à Radio-Canada, beaucoup de gens se demandent si Radio-Canada ne se plaint pas le ventre plein.

**M. Morrison:** Je vois ce que vous voulez dire. Cela représente peut-être le genre de réflexion qui pourrait influencer les décisions gouvernementales. Bien entendu, en tant que sénateur, vous n'avez pas à vous soucier personnellement des aléas

[Text]

with the vagaries of public opinion. Every bit of energy that we have is going to go into persuading the government that there are a great many Canadians who care very deeply about this so that the bottom line that you referred to must change. It has been a matter of some concern in the past.

I would like to put it in context. The \$1 billion divided by the 26 million of us means that it costs each of us \$39 per year. That is 11 cents per day, while the cut amounts to only 1 cent per day per Canadian. We are not talking about something that will break the back of this country. I am coming back to Mr. Camp's argument and that of former President Johnson in saying that at a time like this you have to have priorities. If this is a priority, something has to be done about it. If it is not, then my judgment of public opinion on this issue is wrong and we will just have to see.

**Senator Atkins:** I accept that comment, but I do not need to be reminded about public opinion. I have to tell you that there are a great many people out there who have a different view from yours about the CBC. Just go out to western Canada or even into the Parliament of Canada.

**Senator Davey:** Senator Atkins knows more about the vagaries of public opinion than any other person I have known in my entire life.

You are making your point well. However, it is also true, Senator Atkins, that at the time of these cuts there was a national outrage from coast to coast, something which had never happened in the history of the corporation.

**Mr. Morrison:** Senator, it has not gone away. What happened that is different, and I say this in reference to the west, is that, we have found more concern in Alberta than exists in Ontario on this subject at the moment.

By way of anecdote, a senior executive of a major corporation in Windsor was sitting beside me at a board meeting in Windsor the day after these cuts were announced. He had just finished telling me how the country was living beyond its means and how we simply had to get ourselves under control. At the end of the meeting, not knowing my role, I said, "What do you think about this CBC matter?" He said, "It is terrible. We are surrounded by the United States. The government simply has to do something about this".

When these things affect people in their own backyards many of the people who perhaps would be influenced by Mrs. Thatcher's views of the role of government change their mind quickly. That is what has changed here.

As well, if you have read the press over the last month with regard to these cuts you will find that this subject is being filed differently. It is being filed, and I will come back to the phrase that you were referring to earlier, under the dossier of Canadian unity and the future of the country. That was not the case one year ago. The phrase that comes to mind is a "sea of change" in the way the issue is being dealt with. I think it merits reconsideration on the part of the government.

[Traduction]

de l'opinion publique. Tous nos efforts vont servir à persuader le gouvernement que de nombreux Canadiens sont préoccupés par cette question et qu'il faut modifier la situation dont vous avez parlé. C'est une question qui nous a déjà préoccupés par le passé.

Replaçons les choses dans leur contexte. La somme de 1 milliard de dollars, divisée par 26 millions de Canadiens représente un coût annuel par Canadien de 39\$. Cela revient à 11 cents par jour. Les compressions représentent seulement 1 cent par jour par Canadien. Ce n'est pas cela qui va ruiner le pays. Revenons à l'argument de M. Camp et de l'ancien président Johnson qui disait qu'en période de restrictions, il faut établir des priorités. S'il s'agit d'une priorité, il faut agir. Si ce n'est pas une priorité, je me trompe au sujet de l'opinion publique sur cette question et il faudra voir venir.

**Le sénateur Atkins:** J'accepte ce commentaire mais nul besoin de me rappeler quelle est l'opinion du public. Je peux vous dire qu'il y a beaucoup de gens qui ont un point de vue différent du vôtre au sujet de Radio-Canada. Déplacez-vous dans l'Ouest du Canada ou même, posez des questions au Parlement.

**Le sénateur Davey:** Le sénateur Atkins a toujours mieux que tout autre connu les aléas de l'opinion publique.

Vous avez bien présenté votre argument. Il faut toutefois reconnaître, sénateur Atkins, qu'à l'annonce de ces compressions, il y a eu un soulèvement d'un océan à l'autre comme on n'en avait jamais vu dans l'histoire de la société.

**M. Morrison:** Le mouvement ne s'est pas atténué, sénateur. Mais contrairement à ce que vous dites au sujet de l'Ouest, nous avons découvert que les Albertains étaient plus préoccupés par cette question que les Ontariens.

Je vais vous raconter une anecdote. L'un des cadres d'une grosse société de Windsor était assis à côté de moi lors d'une réunion de conseil à Windsor le lendemain du jour où ces compressions avaient été annoncées. Il venait de me dire que le pays vivait au-dessus de ses moyens et qu'il fallait absolument que nous nous reprenions en main. A la fin de la réunion, ne connaissant pas mon rôle, il me dit: «Que pensez-vous de ces compressions à Radio-Canada? C'est épouvantable. Nous sommes entourés par les États-Unis. Il faut absolument que le gouvernement fasse quelque chose à ce sujet.»

Quand les gens sont touchés de près par de telles mesures, beaucoup de ceux qui pourraient être partisans des points de vue de M<sup>me</sup> Thatcher quant au rôle du gouvernement changent d'avis très rapidement. Voilà ce qui a changé ici.

Aussi, si vous avez lu les articles de journaux de ce mois dernier au sujet de ces compressions, vous aurez vu que l'on aborde maintenant le sujet d'une façon différente. On le place maintenant plutôt sous la rubrique, et ça me ramène à l'expression que vous avez utilisée plus tôt, de l'unité canadienne et de l'avenir du pays. Ce n'était pas le cas il y a un an. Il y a eu un profond changement dans la façon dont on traite toute cette affaire. Je pense que cela mérite que le gouvernement revoie les choses sous cet angle.

[Text]

**The Chairman:** I agree with you, Mr. Morrison, and with Senator Davey. I find it a little difficult to understand Senator Atkins's point since I think the strategy every year will be to cut another \$50,000 off the CBC. That is when you know who your friends are. There is no question that the cuts to the CBC have monopolized the media since it happened and that people who had to make up their minds as to the value of a national broadcasting system suddenly came out of the woodwork.

**Senator Atkins:** It may turn out to be a good thing in terms of bringing awareness to the issue.

**Mr. Morrison:** It has certainly come to a head. I can give you a calendar of events for next week to illustrate that point. Peter Newman and Carole Taylor are speaking at a rally at Robson Square at noon on Monday. The board of the corporation is meeting in Toronto on Tuesday. There is a major rally in Windsor on Wednesday. There is another public meeting at St. Lawrence Hall on Wednesday. There is a press conference involving mayors from the affected communities throughout Quebec and Montreal this coming Sunday.

I do not think it is going to go away. Of course, Mr. Veilleux is not only testifying before you about the broadcasting bill, he has also been summoned, which is the verb that was used, before the Commons committee to discuss this issue on January 30. Even in the extraordinary circumstances of the news of current events I would not expect that this issue is going to go away.

**The Chairman:** As a partisan politician, I would say that I would slash everything that I could that was invisible. I would then stop and say, "But the things of the spirit, the things that bind us together, they will never be touched". That refers to Dalton Camp's remarks about priorities. Taking on a vocal group is the most dangerous thing that a political party can do. Pierre Berton and Margaret Atwood can do more harm in half an hour—and I would put them in jail during a campaign rather than let them speak. I am being facetious here, of course. However, I am simply saying that it is smart politics not to cut things like the CBC.

**Mr. Morrison:** The experience of the last six years does not prove you right, Mr. Chairman. However, I am happy to hear what you are saying. It is encouraging to us.

**Senator Graham:** I merely want to commend you for your efforts and wish you well.

If I could be parochial for just a moment, Mr. Chairman, I would wish our witnesses well in helping to reinstate CBC Sydney, which happens to be close to home and, indeed, as well, the extension of *Newsworld* to that part of Canada. It seems to me that we have an obligation to inform and, under the present situation, *Newsworld* is available to some parts of the country and not to others. That creates a feeling of first-class Canadians and second-class Canadians, whether it is in Quebec or in Cape Breton.

[Traduction]

**Le président:** Je suis d'accord avec vous, monsieur Morrison, ainsi qu'avec le sénateur Davey. J'ai toutefois un peu de mal à comprendre la perspective du sénateur Atkins, car je crois que la stratégie sera de retrancher 50,000\$ de plus du budget de Radio-Canada tous les ans. C'est facile d'identifier ses amis dans une situation comme celle-là. Il ne fait aucun doute que les compressions budgétaires qu'a subies Radio-Canada ont polarisé les médias et que les gens qui ont dû se faire une opinion quant à la valeur d'un système national de radiodiffusion ont tout à coup décidé de se faire entendre.

**Le sénateur Atkins:** Peut-être sera-ce une bonne chose en ce sens que les gens seront sensibilisés à la question.

**M. Morrison:** Les choses en arrivent certainement à un point culminant. Le calendrier des événements de la semaine prochaine l'illustre bien: Peter Newman et Carole Taylor vont prendre la parole à un meeting à Robson Square à midi lundi. Le conseil de la société se réunit à Toronto mardi. Une grosse manifestation est prévue à Windsor le mercredi. Il y aura une autre réunion publique au St. Lawrence Hall mercredi. Il y aura ce dimanche-ci une conférence de presse des maires des collectivités touchées de Montréal et de tous les coins du Québec.

Je ne pense pas que cette opposition va se dissiper. Bien sûr, M. Veilleux n'est pas seulement venu témoigner à propos du projet de loi, il a aussi été convoqué, et c'est le verbe qu'on a employé, à venir comparaître à nouveau devant le comité de la Chambre des communes pour discuter de cette question le 30 janvier. Malgré les événements extraordinaires dont nous fait part l'actualité, je ne pense pas que le problème va disparaître.

**Le président:** En tant qu'homme politique partisan, j'aurais tendance à pratiquer des coupes sombres partout. Mais je m'arrêterai aux choses de l'esprit, aux symboles qui nous unissent, auxquelles il ne faudrait jamais toucher. J'ai fait allusion à la remarque de M. Dalton Camp au sujet des priorités. C'est la chose la plus dangereuse qui soit pour un parti politique que d'être confronté à un groupe qui fait beaucoup de tapage. Pierre Berton et Margaret Atwood peuvent faire plus de mal en une demi-heure—en fait je les emprisonnerais pendant une campagne plutôt que de les laisser prendre la parole. Je plaisante, bien sûr. Je pense toutefois qu'il est plus fûté en politique de ne pas sabrer dans les budgets d'organismes comme Radio-Canada.

**M. Morrison:** Ce qu'on a pu voir au cours des six dernières années ne vous donne pas raison, monsieur le président. Toutefois, je suis heureux de vous l'entendre dire. C'est encourageant.

**Le sénateur Graham:** Je voulais simplement vous féliciter de vos efforts et vous dire que je vous souhaite de réussir.

Si je peux me permettre de prêcher pour ma paroisse très brièvement, monsieur le président, je voudrais dire à nos témoins que je leur souhaite beaucoup de succès dans leurs efforts pour faire rétablir la SRC à Sydney, qui est assez près de chez moi en l'occurrence, et je souhaite aussi qu'il réussisse à faire diffuser la chaîne *Newsworld* dans cette partie du Canada. Il me semble que nous avons le devoir d'informer le grand public, et à l'heure actuelle la chaîne *Newsworld* est disponible dans certaines régions du pays et non dans d'autres. Ça

[Text]

Apart from making my final observations I do have a question, Mr. Chairman. I would like to ask of the witnesses whether or not in their view Bill C-40 changes in any way the mandate of the CBC.

**Mr. Peers:** My view is that it does not change substantially the mandate of the CBC. It does not narrow it as one might have thought it would have been narrowed because of the circumstances of the budget considerations during the course of this present government. However, I think it remains very much the same mandate as it was in 1968.

**Mr. Morrison:** Senator, about Sydney, one of our colleagues who was down Sydney way just before these cuts jumped into a taxi and said, "Take me to the CBC". The taxi driver said, "Are you here to cut it?" He said, "No, I am with ACTRA. I am here to talk about it". The taxi driver replied, "Good. If you were going to cut it I would have taken you down and put you in the harbour."

**Senator Chaput-Rolland:** I have a comment to make with respect to my perception of the result of these cuts and the most probable reason as to why they were made. I quite agree with you when you say that your 23,000 members are important. I have said from day one that my support for the CBC is unconditional. I owe it a great deal and I intend to stand by it.

I do not totally approve of all the cuts. However, I do not see that an institution as important as this should be totally exempt from cuts when so many others are not. Therefore, cuts are necessary, but they are badly perceived by so many people and that is not without good reason. Many of these cuts—and I cannot speak about the English network because I do not know about it—have been made on the backs of the employees and very seldom on the backs of management. It seems to me that 13 vice-presidents is an awful lot of vice-presidents. Older producers were pensioned off two or three years before retirement so that today, in Montreal, if you were to try to produce a beautiful drama you would not be able to find a qualified producer because they have all been replaced by younger people who do not get such high salaries. During all of my 30 years working for CBC, I have always resented that cuts have always been made on the backs of employees.

I still wonder what the headquarters in Ottawa is for. Is it a bank, a vault or is it a bunker? Nobody understands why it is there. I could name 40 people who have worked for two years on something so secretive that no one knows what they are doing. Meanwhile, people who need jobs have been thrown out. As much as I hate these cuts and as much as I would like to protect CBC, I think management should look at itself very closely. If I had time I could list so many things that we could have done without, but that would have preserved CBC.

[Traduction]

crée l'impression qu'il y a des Canadiens à part entière et des Canadiens de seconde zone, que de soit au Québec ou au Cap-Breton.

Outre ces dernières observations, monsieur le président, j'aurais une question. Je voudrais demander aux témoins si le projet de loi C-40 modifie de quelque façon que ce soit leur façon de voir le mandat de la SRC.

**M. Peers:** Pour ma part, je ne pense pas qu'il modifie beaucoup le mandat de la SRC. Il n'en réduit pas la portée comme on aurait pu s'y attendre à cause de la situation budgétaire avec laquelle le gouvernement actuel est aux prises. Je pense plutôt que le mandat reste à peu près inchangé et qu'il est tout à fait comparable à ce qu'il était en 1968.

**M. Morrison:** À propos de Sydney, monsieur le sénateur, l'un de nos collègues était là-bas juste avant les compressions et il a sauté dans un taxi en disant «amenez-moi à la SRC». Le chauffeur de taxi lui a demandé: «Y allez-vous pour réduire les budgets?». Et notre collègue a répondu: «Non, je suis avec l'ACTRA. Je suis ici pour discuter des réductions». Le chauffeur de taxi a répondu: «Bon, ça va. Si vous étiez venu faire des réductions je vous aurais amené au port et je vous aurais jeté dedans.»

**Le sénateur Chaput-Rolland:** J'ai une observation à faire quant à ma perception du résultat de ces compressions et quant aux raisons les plus probables qui expliquent pourquoi elles ont été pratiquées. Je suis tout à fait d'accord avec vous quand vous dites que vos 23,000 membres sont importants. J'ai toujours dit que j'appuyais la SRC sans réserve. J'ai une grosse dette envers elle et j'ai l'intention de continuer à l'appuyer.

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec toutes les réductions. Mais je vous par pourquoi une institution aussi importante que celle-ci devrait être exemptée de toute réduction alors que tant d'autres ne le sont pas. Les compressions budgétaires sont donc nécessaires, mais elles sont mal perçues par de nombreuses personnes qui n'ont pas nécessairement tort. De nombreuses réductions—je ne vous parle pas du réseau anglais car je ne sais pas ce qui se passe de ce côté-là—ont été faites aux dépens des employés alors que très peu de gestionnaires ont été touchés. Il me semble que 13 vice-présidents, c'est beaucoup. On a offert une retraite anticipée aux réalisateurs plus âgés pour qu'ils prennent leur retraite deux ou trois ans avant la date prévue, et ainsi, à Montréal, si vous essayiez aujourd'hui de réunir une équipe pour réaliser une belle émission dramatique vous auriez du mal à trouver un réalisateur compétent qu'ils ont tous été remplacés par des jeunes qui touchent des salaires moins élevés. J'ai travaillé pendant 30 ans pour la SRC, et j'ai toujours été indigné de constater que les compressions se faisaient invariablement au détriment des employés.

Je me suis toujours demandé à quoi servait le bureau principal à Ottawa. Est-ce une banque, une chambre forte, un bunker? Personne ne comprend le pourquoi de son existence. Je pourrais vous nommer 40 personnes qui ont travaillé pendant deux ans à un projet si secret que personne n'a jamais su ce qu'ils faisaient. Entre temps, des gens qui ont besoin de travail ont été mis à la porte. Bien que je déteste ces compressions et que j'aimerais protéger la SRC, je pense que l'administration devrait faire un examen de conscience en règle. Si j'avais le

[Text]

**Mr. Morrison:** You are articulating our point of view. With respect to management, I want to say for the record that, to this date, we have not criticized the new president of the CBC. His record is that of being the best manager in the Government of Canada. Therefore, if there is a failing, I do not expect it will be on the management side. However, I think there is a larger role for the president of the CBC than to be a manager. He will be sorely tested in that area.

I would hope that you and other sympathetic people might just reconsider the statement you made when you said that the CBC should not be exempt from cuts. Of course not. The point I would make is that the CBC has prepaid any contribution it should ever be required to make to deficit reduction. It has lost—and I am now talking about before December 5—20 per cent of its labour force. It has lost the purchasing power of 15 per cent of its parliamentary allocation. The Government of Canada, as a whole, has not had a labour force reduction; it has stayed constant since 1984. As a whole, it has not had resource allocation reduction.

The CBC has made an extraordinary contribution and, as we said in an advertisement in what Mr. Fotheringham calls "Toronto's national newspaper" on this subject just before Christmas: "Enough is enough". I would urge you to consider incorporating those ideas into your defence of the CBC.

**Senator Chaput-Rolland:** I have already done so.

**The Chairman:** Thank you for your interesting and stimulating presentation. We will take a five-minute break.

Upon resuming:

**The Chairman:** Honourable senators, our next group of witnesses are from Le Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF). I understand the spokesman is Mr. Gilles Grégoire. Would you please introduce your colleagues and proceed as you wish.

**M. Gilles Grégoire, président, Association canadienne de la radio et de la télévision française:** Avec plaisir. Bonjour, monsieur le président, honorables sénateurs, mesdames et messieurs.

Il nous fait plaisir d'être ici aujourd'hui. Si vous me le permettez, étant une association canadienne de langue française, nous allons nous prévaloir de ce privilège qui est de répondre et de parler uniquement en français.

D'ailleurs, c'est peut-être un des articles du projet de loi que nous appuyons. Les autres, nous pourrions en discuter éventuellement.

Mon nom est Gilles Grégoire. Je suis président de l'Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française. Je suis aussi vice-président et directeur général d'une

[Traduction]

temps, je pourrais vous dresser la liste de toute une série de choses dont on aurait pu se passer, et qui aurait permis de préserver la SRC.

**M. Morrison:** C'est tout à fait notre point de vue que vous exprimez. En ce qui a trait à la gestion, il convient de dire que nous n'avons pas jusqu'à maintenant critiqué le nouveau président de la SRC. Il a la réputation d'être le meilleur gestionnaire du secteur public canadien. Donc, s'il y a des problèmes, je ne pense pas qu'ils seront dus à son manque de compétence administrative. Je pense, toutefois, que le président de la SRC est appelé à jouer un rôle plus vaste que celui de simple administrateur. À ce titre, il aura à relever des défis de taille.

J'ose espérer que vous, et d'autres personnes bien disposées qui ont exprimé le même avis, envisagerez de reconsidérer l'opinion que vous avez exprimée selon laquelle la SRC ne devait pas être exemptée des réductions. Bien sûr que non. Ce que j'aimerais faire ressortir toutefois, c'est que la SRC a déjà contribué tout ce qu'on devrait lui demander de contribuer à la réduction du déficit. Elle a perdu—et je ne parle pas de la période avant le 5 décembre—20 p. 100 de son effectif. Elle a perdu 15 p. 100 du pouvoir d'achat des fonds que lui alloue le Parlement. On n'a pas réduit dans son ensemble l'effectif du gouvernement du Canada; il est resté constant depuis 1984. Il n'y a pas eu non plus, dans l'ensemble, de réduction des ressources allouées.

La SRC a fait une contribution extraordinaire et, comme nous l'avons dit dans une annonce classée dans ce que M. Fotheringham appelle «le journal national de Toronto» à ce sujet juste avant Noël: «trop c'est trop». Je vous engage à inclure ces idées dans votre défense de la SRC.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Je l'ai déjà fait.

**Le président:** Je vous remercie de votre exposé intéressant, qui donne certainement à réfléchir. Nous allons faire une pause de 5 minutes.

Après avoir repris les travaux:

**Le président:** Honorables sénateurs, notre prochain groupe de témoins nous vient de l'Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française incorporée (ACRTF). Leur porte-parole sera M. Gilles Grégoire. Nous vous demandons de bien vouloir nous présenter vos collègues et ensuite de présenter votre déclaration si vous en avez une.

**Mr. Gilles Grégoire, President, Association canadienne de la radio et de la télévision française:** With pleasure. Good day, Mr. Chairman, honourable senators, ladies and gentlemen.

It is a pleasure for us to be here today. As a French-language Canadian association, we will be taking advantage of our privilege to speak in French only.

In fact, this is one of the Bill's sections that we support. The others we can perhaps discuss later.

My name is Gilles Grégoire. I am president of the *Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française*. I am also vice-chairman and chief executive officer of a

## [Text]

station de télévision à Québec, CFAP-TV, faisant partie du réseau de Quatre-Saisons.

À mon extrême droite, vous avez monsieur Michel Chamberland, vice-président (programmes) de Télémétropole, du réseau TVA et aussi vice-président (télévision) de l'Association.

Vous avez monsieur Gaston Lavoie, directeur général de Radio-Nord, station CHOT-TV à Hull et aussi secrétaire de l'Association.

À mon extrême gauche, vous avez monsieur Charles Bélanger, vice-président de CFCF incorporée et aussi président de différents comités de l'Association et membre de l'exécutif.

Vous avez monsieur Bernard Montigny, secrétaire général de l'Association.

Alors si vous me le permettez, je vais commencer à vous lire une introduction et après nous pourrions répondre à vos questions.

L'Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française, qui regroupe la majorité des entreprises privées de radiodiffusion au Québec, tient à remercier le comité des transports et des communications du Sénat canadien pour l'opportunité qui lui est dévolue de prendre part une dernière fois au débat public entourant l'adoption du projet de loi concernant la radiodiffusion.

Les stations de radio et de télévision du Québec, éléments moteurs de la culture francophone, doivent composer avec une situation économique précaire et un marché restreint qui ne leur permet que rarement d'amortir les coûts de programmes à l'extérieur du Québec. Elles n'en sont pas moins fières de leurs nombreuses réalisations et de la fidélité de leur public.

Par suite des événements des derniers mois et l'épisode de la TPS en particulier, l'ACRTF est convaincue que le régime démocratique canadien vit des moments exceptionnels (les tribulations présentes dans le golfe persique nous le font réaliser davantage) et que le Sénat constitue plus que jamais un élément essentiel de la révision de nos lois sur le point de naître.

C'est ainsi que nous nous plaçons à souhaiter que vous accepterez d'aborder avec nous ce qui nous semble un certain nombre de travers de cette loi en puissance.

Nous estimons que des amendements devraient être apportés pour que les rôles respectifs des diffuseurs privés et publics soient mieux définis, que la Société Radio-Canada ne puisse plus, à l'avenir, s'abreuver au financement public en même temps qu'à la vente de temps d'antenne (faisant ainsi une concurrence jugée déloyale par plusieurs) que la Société Radio-Canada se rapproche davantage de sa vocation culturelle et que, le cas échéant, des mécanismes de compensation soient mis en place pour compenser les affiliés de la Société Radio-Canada pour les pertes de revenus qu'une telle modification pourrait entraîner.

En décidant d'accroître ses revenus publicitaires, la Société Radio-Canada a mis en ondes une télévision qui est le décalque de ses concurrents du secteur privé. La compétition et par conséquent les prix pour les mêmes produits s'est accrue considérablement au moment même où Radio-Québec devenait plus

## [Traduction]

television station in Quebec City, CFAP-TV, which is part of the Quatre-Saisons network.

On my extreme right is Michel Chamberland, vice-president (Programming) of Télémétropole, of the TVA network and vice-president (Television) of the Association.

Gaston Lavoie is CEO of Radio-Nord, Station CHOT-TV in Hull and secretary of the Association.

On my extreme left is Charles Bélanger, vice-president of CFCF Incorporated and chairman of various associations, committees and of the executive.

Bernard Montigny is secretary-general of the Association.

If I may, I will begin by reading my introduction after which we will answer your questions.

The *Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française*, to which most private broadcast companies in Quebec belong, would like to thank the Senate Transport and Communication Committee for the opportunity to take part one last time in the public debate on the passing of the broadcasting legislation.

Radio and television stations in Quebec, the driving forces of francophone culture, are faced with a shaky economic situation and a restricted market in which only rarely are they able to amortize programming costs outside of Quebec. They are none the less proud of their many achievements and their audience's loyalty.

Given the events of recent months and the introduction of the GST in particular, the ACRTF is convinced that Canada's democratic system is confronted with exceptionally difficult times (current troubles in the Persian Gulf make this particularly evident) and that the Senate has more than ever an essential role to play in revising legislation that is about to be passed.

We hope then that you will agree to consider what seem to us to be a certain number of shortcomings in this Bill.

We feel that amendments should be made to better define the respective roles of private and public broadcasters, to prevent the CBC from continuing to batten on public financing while at the same time selling antenna time (which many deem to be unfair competition), to bring the CBC closer to its cultural vocation and, if possible, to introduce compensatory mechanisms for the CBC's affiliates who might suffer a loss of revenues were such an amendment passed.

Having decided to boost its advertising revenues, the CBC now produces the same television programming as its private sector competitors do. Competition and, consequently, prices for the same products have grown considerably just when Radio-Québec was becoming more commercial and when Télé-

*[Text]*

commerciale, que Télévision Quatre-Saisons venait au monde et que toute une panoplie (cinq en fait) de services spécialisés venaient ajouter de la diversité et du fractionnement supplémentaire dans un marché qui a connu ses difficultés depuis.

Pourtant, les diffuseurs privés conventionnels ont considérablement amélioré la qualité de leurs émissions en y injectant des capitaux additionnels qu'ils ne peuvent à ce jour rentabiliser. Il faut donc que cesse très rapidement cette surenchère démesurée sur les Jeux olympiques et le hockey, par exemple. D'autant plus qu'un des joueurs bénéficie d'un avantage marqué sur les autres: le double financement.

La Société Radio-Canada se doit de présenter à toute la population canadienne une programmation qui soit complémentaire à celle offerte par le secteur privé. Elle ne devrait présenter que du produit canadien.

En une époque où il est de plus en plus question de déréglementation, nous nous inscrivons en faux contre une démarche qui vise à imposer des contraintes supplémentaires sur le CRTC et ses administrés. Une des beautés de notre système canadien de radiodiffusion avait toujours été l'indépendance du CRTC. Le pouvoir de révision existe toujours, même amendé, alors qu'il aurait dû disparaître.

Quant au morcellement de la prise de décisions du CRTC, nous croyons qu'il y a là un risque important de manque d'unité alors que cela avait toujours constitué une des lignes de force de l'organisme.

Nous croyons que le CRTC en a plein les mains avec les questions relatives au monde de la radiodiffusion et qu'il ne devrait pas disperser ses énergies en s'occupant des politiques d'emploi des entreprises. D'autres secteurs de l'autorité gouvernementale ont une compétence manifestement plus versée dans ce domaine.

Bien que nous respectons la Société Radio-Canada, nous ne pouvons concevoir qu'un litige entre le secteur privé et cette dernière doive se trancher, en dernière analyse, en faveur de la société d'État. Par pur souci de justice fondamentale, il nous apparaît déraisonnable que des compétiteurs dans un même marché soient régis par des règles différentes.

L'ACRFTF s'inquiète vivement de retrouver dans le projet de loi une porte toute grande ouverte pour l'implantation d'un éventuel régime d'incitation à la programmation canadienne. Les radiodiffuseurs privés francophones ont toujours su faire preuve de dynamisme et d'initiative dans la qualité et la quantité exemplaires de leur programmation originale. Leur grand sens des responsabilités devrait les éloigner tout naturellement de toute forme arbitraire de tutelle non méritée.

C'est en toute confiance que nous nous tournons vers les membres de ce comité pour échanger avec eux sur des améliorations au projet de loi voté par la Chambre des communes et qui reste à parfaire. Nous avons en effet besoin d'un cadre juridique souple, d'un CRTC homogène, d'une Société Radio-Canada complémentaire et qui est dotée des mêmes règles habitantes que la concurrence et aussi, de la reconnaissance de l'apport substantiel et exceptionnel de nos membres à la culture francophone et au système canadien de radiodiffusion.

Avec votre aide, nous pourrions contempler une meilleure loi et le Sénat aura fait une fois de plus oeuvre utile. Les premiers

*[Traduction]*

vision Quatre-Saisons came on the air and a whole series (five, in fact) of specialized services were further diversifying—and fragmenting—a market that has suffered since as a result.

Nevertheless, conventional private broadcasters have greatly improved the quality of their programming by injecting additional capital which they have not yet recovered. We must put a quick end to the excessive bidding up of the Olympics Games and hockey, for example, especially since one of the players has a marked advantage over the others: dual financing.

It is the CBC's role to offer Canadians programming that complements private sector service. It should present only Canadian product.

At a time when there is more and more talk about deregulation, we are against any move to impose additional constraints on the CRTC and the broadcasters it administers. One of the beauties of the Canadian broadcasting system has always been the CRTC's independence. The authority to revise still exists, though amended; it should have been abolished.

We feel that the dividing up of the CRTC's decision-making process may well lead to a loss of the cohesiveness which has always been one of this body's main assets.

We feel that the CRTC already has its hands full dealing with broadcasting issues and that it should not be wasting its time with companies' employment policies. The jurisdiction of other government bodies is far more clear-cut in this respect.

We respect the CBC, but we cannot see how a dispute between the private sector and the CBC can, in the final analysis, be decided in the Crown corporation's favour. As a matter of basic justice, it seems unreasonable to us that competitors in the same market should play by different rules.

The ACRFTF is deeply concerned to see that this bill leaves the door wide open for possible Canadian content incentives. Private francophone broadcasters have already shown dynamism and initiative in the exemplary quality and quantity of their original programming. Their great sense of responsibility should naturally protect them from any form of arbitrary or underserved control.

We have turned to the members of this committee with every confidence that we will be able to consider with them improvements to the imperfect bill that has been passed by the House of Commons. What we need is a flexible legal framework, a cohesive CRTC, a CBC that acts as a complement and plays by the rules of competition, as well as recognition for our members' substantial and exceptional contribution to francophone culture and the Canadian broadcasting system.

With your help, we can look forward to a better piece of legislation and the Senate will, once again, have played a

*[Text]*

bénéficiaires en seront les Canadiens, qui pourront compter sur un système de radiodiffusion diversifié dont les composantes seront complémentaires, en santé et dynamiques.

Nous sommes maintenant à votre disposition pour en discuter plus à fond.

Si vous me le permettez, mes collègues sont ici pour répondre à vos questions.

Soyez assurés que je ne suis pas le seul qui puisse répondre à vos questions. Me considérant comme n'ayant pas la science infuse, vous verrez, qu'avec moi, j'ai des incompétences que vous allez trouver agréables.

Je vous remercie beaucoup, honorables sénateurs.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Grégoire. Sénateur Chaput-Rolland.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Monsieur Grégoire, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt, vous pensez bien, votre présentation de ce matin puisque j'ai fait, vous le savez, des stages à CKAC, dans la télévision, etc. Enfin, je ne veux pas me vanter de ma carrière, ce n'est pas le but!

Ce qui me frappe dans votre document, si on le réduit à son idée centrale, c'est que en fait ce dont vous vous plaignez (un fait que j'ai soulevé devant ce comité) c'est en somme le maraudage, si je peux m'exprimer ainsi, entre les postes privés et Radio-Canada qui, pour combler des déficits très lourds apportés pour sa maison, vous fait une concurrence que j'appellerais déloyale (non pas de la part de Radio-Canada parce qu'elle le veut ainsi mais parce qu'elle y est forcée) avec le marché de la publicité, etc.

Est-ce que ce n'est pas, en somme, le gros de votre contestation quant au rôle de Radio-Canada dans notre société?

Je suis à même de reconnaître avec vous que la qualité des postes privés au Québec depuis les derniers vingt ans a été extraordinairement qualitative. Il reste encore du travail à faire, j'en suis bien sûre.

Lorsque l'on voit que TVA est en déficit et que Quatre-Saisons a aussi des difficultés, on peut comprendre les difficultés de Radio-Canada, qui, tout à coup se voit presque amputée de la moitié de son budget.

Je suis contente que vous y avez mis l'accent mais je me demande comment vous prévoyez que Radio-Canada doit procéder pour combler un peu ces coupures considérant que vous perdez des contrats de publicité à cause de Radio-Canada? Il y a là un cercle vicieux.

**M. Grégoire:** Je vais demander à monsieur Chamberland de vous répondre.

**M. Michel Chamberland, vice président:** Sénateur Chaput-Rolland, peut-être que cela regarde mal mais vous êtes mon idole! J'ai fais le même parcours que vous.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** C'est beau!

**M. Chamberland:** Je suis allé à CKAC et nous avons eu l'occasion de travailler ensemble à cet endroit. J'ai aussi participé à la direction de Radio-Canada pendant sept ans et demi. Je suis déjà maintenant depuis trois ans à la direction de Télé-métropole, du réseau TVA.

*[Traduction]*

worthwhile role. The first to benefit from this are Canadians, who will enjoy a diversified broadcasting system in which healthy and dynamic players complement each other.

We are now ready to discuss the issues in greater detail.

May I point out that my colleagues are here to answer your questions.

I am not the only one who can answer your questions. Though I do not have an innate knowledge of the issues, my experience may be of use to you.

Thank you very much, honourable senators.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Grégoire. Senator Chaput-Rolland.

**Senator Chaput-Rolland:** Mr. Grégoire, I have listened with great interest to your presentation this morning since, as you know, I worked as a trainee at CKAC, in the television department, etc. Well, I do not mean to boast about my career!

What strikes me about your document, if we bring it down to its main thrust, is your complaint about poaching, if you will allow me the term, which I have already mentioned before this committee. You say that this goes on between private stations and the CBC, which has had no choice but to attempt to bring down a very high deficit by engaging in what I would call unfair competition with you in the advertising market.

In a nutshell, that is your complaint about the CBC's role in our society, is it not?

I join you in recognizing that programming broadcast by private stations in Quebec over the past 20 years has been of extraordinarily high quality. There is still work to be done, I am sure.

When we see that TVA is running a deficit and that Quatre-Saisons is also experiencing difficulties, we understand the problems faced by the CBC, which has had almost half of its budget chopped.

I am pleased that you pointed that out, but I am wondering how you expect the CBC to make up for these cuts, considering that you will be losing out on advertising contracts? It is a vicious circle.

**Mr. Grégoire:** I will ask Mr. Chamberland to answer your question.

**Mr. Michel Chamberland, Vice-President:** Senator Chaput-Rolland, I hope you do not mind my saying this, but you are my idol! My background is much the same as yours.

**Senator Chaput-Rolland:** How wonderful!

**Mr. Chamberland:** When I was at CKAC we had the opportunity of working together. I was also part of French CBC's management for 7 and a half years. This is my third year at the head of Télé-métropole, of the TVA network.

[Text]

Ce que l'on connaît présentement, ce n'est pas que Radio-Canada nous pose des problèmes. Ce sont des décisions antérieures du CRTC qui ont déséquilibré le marché. À mon avis, on vit trop richement. J'étais heureux d'entendre les gens qui nous précédaient tout à l'heure car j'ai l'impression que l'on ne vit pas tout à fait les mêmes réalités.

On s'est donné, au Québec, quatre réseaux de télévision. Il y avait Radio-Canada. Nous avons eu TVA. Ensuite nous avons eu Radio-Québec et Quatre-Saisons. On s'est donné, au delà de ceux-ci cinq canaux spécialisés. Quant on analyse la situation à l'heure actuelle, c'est le CRTC qui l'a voulu, qui a amené des hommes d'affaires à investir dans ces secteurs d'activités.

Lorsque l'on analyse présentement la situation, on se rend compte qu'à Radio-Canada, à l'époque où j'y étais, l'on vendait six minutes de commerciales à l'heure. Maintenant ils utilisent douze minutes. On n'utilisait pas le contenu de l'information pour vendre de la publicité. Le dimanche soir on était contraint de faire une oeuvre dramatique, une oeuvre de variété et une oeuvre lyrique. Maintenant on présente des produits qui se vendent bien et commercialement rentables.

Donc Radio-Canada a augmenté de 6 à 12 minutes sa teneur commerciale. Radio-Québec a demandé d'avoir accès aussi à la teneur commerciale. Donc, ils ont droit à six minutes à l'heure. Ces deux joueurs jouissent de deux modes de financement: le financement public et l'assiette commerciale.

Ensuite, le CRTC a autorisé (toujours dans le même marché de 3 million et demi de télépectateurs) cinq canaux spécialisés, dont quatre qui vivent et de la publicité et de la redevance du câble.

Donc on se rend compte qu'il y a un déséquilibre dans le marché. L'offre publicitaire a augmenté sensiblement.

L'on prétend que le problème n'est pas Radio-Canada mais que la solution est Radio-Canada, une organisation dans laquelle l'on investit, comme Canadiens, 1 milliard de dollars, plus 300 millions de dollars en immobilisation. On croit qu'il y a des marges de manoeuvre et des possibilités d'opérer.

Moi, pour avoir dirigé un secteur d'activité dans cette entreprise, j'en vois des opportunités. Je ne veux pas démentir ce que le sénateur Chaput-Rolland disait tout à l'heure mais les jeunes réalisateurs qui arrivent à Radio-Canada sont plus dispendieux que les vieux qui ont quitté!

**Le sénateur Chaput-Rolland:** C'est vrai!

**M. Chamberland:** Ils sont à la pige, ils sont des vedettes et parce qu'ils sont à la mode, entre guillemets, ils sont plus dispendieux qu'un Yvon Trudel, qu'un Louis-Georges Carrier ou que feu Aimé Forget ou ces gens-là qui étaient eux, dans une structure de permanence à Radio-Canada, qui avaient des conventions collectives et des échelles de salaires déjà préétablies.

Donc, la situation à l'heure actuelle est grave. De plus en plus les réseaux sont semblables. Si on s'amuse à regarder ce que l'un et l'autre font, on se rend compte qu'il n'y a plus de nuance. Cela ne se distingue pas. Quand on dit que Radio-Canada devrait se distinguer, ce n'est pas que l'on doive les confiner à un petit auditoire. Une Radio-Canada subvention-

[Traduction]

The problems that we are experiencing now are not due to the CBC, but rather to decisions made prior to the CRTC, which have led to imbalances in the market. In my opinion, we are living beyond our means. I was glad to be able to hear the witnesses who appeared before us earlier, because it seems to me that our experiences are very different.

There are four television networks in Quebec: the CBC, TVA, Radio-Québec and Quatre-Saisons. We also have five specialized channels. When we analyse this situation, we see that it was the CRTC that encouraged private business to invest in these sectors.

In our analysis, we find that the CBC, back when I was there, sold 6 minutes of advertising per hour. Now they sell 12 minutes. Information content was not used to sell advertising. On Sunday evenings, we had to present a drama, a variety show and an operatic work. Now products are being made that sell well and are profitable.

So the CBC increased its commercial content from 6 to 12 minutes. Radio-Québec requested access to commercial content too. It is allowed 6 minutes per hour. These two players have two sources of financing: public financing and an advertising base.

Then, for the same market of three and a half million viewers, the CRTC authorized five specialized channels, of which four depend on advertising and cable revenues.

We see that there is an imbalance in the market. The demand for advertising has shot up.

We are told that the CBC is not the problem but rather a solution. Canadians invest \$1 billion, and \$300 million worth of capitalization in the CBC. We think there is room to manoeuvre and there are ways to operate.

As someone who has headed one sector of this company's activities, I see some opportunities. I do not want to contradict what Senator Chaput-Rolland was saying earlier, but young producers at the CBC are costing more than the ones who have left it!

**Senator Chaput-Rolland:** That is true!

**Mr. Chamberland:** They are freelancers and stars, and because they are "fashionable", they are more expensive than Yvon Trudel or Louis-Georges Carrier or Aimé Forget or those members of the permanent staff, who worked under collective agreements and established salary scales.

Therefore, the situation at present is serious. The networks are more and more alike. If we take the trouble to look at what they are doing, we realize that there are no nuances. They are not distinctive. When we say that the CBC should be distinctive, this does not mean to restrict its audience. A subsidized CBC can still do soap operas and television dramas and operatic programs.

## [Text]

née peut quand même faire des téléromans, des oeuvres dramatiques et des oeuvres lyriques.

Ce n'est pas une proposition que je fais à monsieur Veilleux mais je dois vous dire que j'accepterais n'importe quel temps de prendre la réalisation de Radio-Canada, à condition que l'on me donne comme salaire le tiers des coupures que je pourrais y faire! Je vais vous dire que je serais riche! Il y a possibilité de le faire.

Je ne suis pas convaincu que la gestion soit adéquate, à l'heure actuelle. Dans ce secteur d'activité l'on retrouve des sommes phénoménales. Je ne crois pas que la Société Radio-Canada doive être sous un parapluie.

Le pays est endetté. Plus que jamais il y aura des mesures austères que l'on devra prendre. Les entreprises privées le font. On en prend des mesures. Je dois vous dire que l'on ne perd pas notre sourire et que l'on ne perd pas notre engagement!

La seule différence entre monsieur Veilleux et les équipes précédentes, c'est que l'on a décidé de faire des coupures visibles. Du temps de messieurs Desroches et Johnson (j'y étais en 1979, en 1980, en 1981) on en a eu des coupures. On choisissait de faire des coupures et par philosophie, l'on disait: il ne faut pas que le public s'en rende compte. Il faut que l'on fasse des coupures qui seront des véhicules internes, que l'on se réorganise.

Présentement, on a choisi (je crois que politiquement cela se défend) de faire des coupures visibles. Cela donne un bon contexte et une bonne saveur pour être capable de renégocier et de créer un sentiment d'appartenance. Je crois stratégiquement monsieur Veilleux a posé le bon geste.

Ultimement, votre rôle, quand vous êtes vis-à-vis un tel projet de loi, c'est de vous poser la question: comment est-ce que l'on peut permettre à tous les joueurs de vivre à l'intérieur d'une telle opération?

Vous avez une responsabilité. Le CRTC en avait une le jour où ils ont approuvé une licence pour Jean Pouliot. C'est un homme d'affaires dans l'entreprise qui a cru dans le CRTC et dans le système canadien de radiodiffusion.

André Chagnon, lorsqu'il a acheté Télémétropole, c'est la même chose. Il a cru, il a investi. Il serait à quelque part déloyal que, au nom d'une société de la Couronne subventionnée, que l'on étouffe les entreprises privées.

Je ne sais pas si cela répond à votre question mais j'ai essayé de cerner ou de faire vraiment une mise en situation du contexte actuel de la radiodiffusion.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Au sujet du salaire des réalisateurs, j'ai été mal informée!

**M. Charles Bélanger, membre de l'exécutif:** Si vous le permettez, sénateur, j'aimerais renchérir un tout petit peu sur ce que monsieur Chamberland vient de dire.

Ce dont au parle, au fond, c'est une profonde modification structurelle dans le paysage télévisuel Québécois au cours des cinq dernières années.

Cette avalanche de temps commercial et de nouvelles présences dans un tout petit marché, comme on vient de vous le dire, ne pouvait peut-être pas faire autrement que de créer le

## [Traduction]

I am not proposing this to Mr. Veilleux, but I will tell you that I would at any time take charge of the CBC on the condition that my salary would be 1/3 of the cuts I made! I tell you I would be rich! There is room for cuts.

I am not convinced that the management is satisfactory at the present time. Phenomenal amounts are devoted to this. I do not think that the CBC should be sheltered.

The country is in debt. We will have to take more and more austerity measures. Private enterprise is doing it. We are taking steps. I can tell you that we are not losing our sense of humour nor our commitment!

The only difference between Mr. Veilleux and the previous management is that he has decided to make visible cuts. At the time of Mr. Desroches and Mr. Johnson (I was there in 1979, 1980 and 1981) there were cuts. It was decided to make cuts and, on principle, we said: The public must not know. We must make cuts that have an impact internally and we must reorganize.

Presently, it has been decided (and I believe that this is justified politically) to make visible cuts. This sets up a good situation for renegotiation and creates a feeling of belonging. I believe that Mr. Veilleux has made a good strategic move.

Ultimately, your role, when faced with such a bill, is to ask yourself the following question: How can we allow all of those involved to survive in this context?

You have a responsibility. The CRTC had one the day it approved Jean Pouliot's licence. He is an active businessman who believed in the CRTC and in the Canadian broadcasting system.

The same held true for André Chagnon, when he bought Télémétropole. He believed, and invested. It would be rather unfair, on behalf of a subsidized Crown corporation, to squeeze out private enterprise.

I do not know if this answers your question, but I have tried to define and to clearly set out the present context in broadcasting.

**Senator Chaput-Rolland:** With respect to producers' salaries, I was misinformed.

**Mr. Charles Bélanger, Member of the Executive:** With your permission, Senator, I would like to add something to what Mr. Chamberland has just said.

What we are talking about, essentially, amounts to a drastic change in the structure of television in Quebec over a five-year period.

This avalanche of commercial time and of new players in a very small market, as you have been told, could only create a situation where broadcasters vie for viewership. We may have taken the easy way out.

## [Text]

genre de situation où le monde s'arrache le public. On est allé vers des solutions peut-être de facilité.

Quand on dit que Radio-Canada n'est peut-être pas le problème mais plutôt la solution, c'est qu'à la hauteur des investissements publics importants, je partage l'avis de mon collègue, les coupures visibles, sont une façon d'aller chercher peut-être du capital mais elles ne règlent peut-être pas les problèmes de gestion interne.

Nous opérons, vous le savez, dans le secteur privé, beaucoup plus maigrement. On réussit quand même à faire des présentations drôlement intéressantes et à arracher aussi des parts de marché, ce qui indiquent justement que l'on fait un bon travail.

Ce que l'on dit à ce moment-ci, c'est que puisque que le système de la radiodiffusion a évolué, que les politiciens et que la loi prévoyaient l'arrivée de nouveaux joueurs, qu'on les a acceptés.

Alors, il faut que les règles du jeu soient également départagées pour s'assurer que lorsque l'on fait de télévision publique, que l'on fasse de la télévision publique.

Quant on fait de la place pour le secteur privé à qui on demande justement d'être de plus en plus présent et de prendre des responsabilités, qu'on lui donne les moyens de pouvoir le faire. Ce n'est pas une critique en soi du rôle de la télévision publique. La façon dont la télévision publique a évolué dans les dernières années nous préoccupe.

**Senator Davey:** You say that this has happened over the last five years. What is so special about the last five years? Did you not state that?

**Mr. Bélanger:** Yes, indeed that is what I said.

**M. Chamberland:** C'est ce que je disais tout à l'heure dans l'introduction. On vit trop richement au Québec, le système de radiodiffusion entre autres. On s'est donné depuis cinq ans un autre réseau complet de radiodiffusion. On s'est aussi donné par le biais du CRTC cinq canaux spécialisés. On a ainsi morcelé l'auditoire.

En plus de ça, il y a eu un changement majeur et fondamental à la direction de Radio-Canada. J'ai eu le bonheur de travailler avec les fondateurs, les gens de la première heure, les Raymond David, les Marc Thibault, les Jean-Marie Dugas. Lorsque ces gens faisaient des exercices de rationalisation, ils les faisaient en respectant le mandat premier de la Société. On se souvient qu'il s'agissait d'informer. Le divertissement venait après. En tout premier lieu venait le mandat de l'information, le mandat de représenter toutes les particularités canadiennes. Il s'agissait d'être le reflet de ces particularités à travers le pays.

Il est évident que dès qu'il y a eu un exercice de réduction à faire, il faut savoir se protéger car c'était le numéro un au haut de la liste. Maintenant il y a des gestionnaires qui font de la gestion sans mémoire. Ces gens-là viennent comme des opérateurs, des gestionnaires comme nous lorsqu'on travaille dans l'entreprise privée et ils y vont avec l'ABC de la gestion. Ils ne retournent pas au mandat premier qui était là au moment de la fondation du réseau français, au moment où Raymond David a

## [Traduction]

When we say that the CBC may not be the problem but the solution, it is with respect to significant public investments. I share my colleague's opinion, visible cuts may be a way to create capital, but they do not solve the internal management problems.

As you know, in the private sector we operate with much tighter budgets. We still succeed in producing very interesting programs and in also attracting market share, all of which shows that we are doing a good job.

What we are saying now is that since the broadcasting system has changed and the politicians and the law are providing for the arrival of new participants, that we have accepted them.

Therefore, the groundrules must be fair to ensure that when public television operates, it is public television.

When you make room for the private sector and ask it to be increasingly present and to show some responsibility, you have to give it the means to do so. This is not meant as a criticism of the role of public television in and of itself. We are concerned about the way public television has evolved over the past few years.

**Le sénateur Davey:** Vous dites que cela s'est produit au cours des cinq dernières années. Que s'est-il passé de si particulier au cours de ces cinq dernières années? N'est-ce pas ce que vous avez dit?

**M. Bélanger:** Oui, c'est effectivement ce que j'ai dit.

**Mr. Chamberland:** That is what I was saying earlier in the introduction. We are living too high in Quebec, with regard to our broadcasting system among other things. In the past five years, we have set up a whole new broadcasting network. We also got five specialty channels through the CRTC. That is how we fragmented the viewership.

In addition, there was a major and fundamental change in Radio-Canada management. I had the pleasure of working with its founders, the people who were there at the network's inception, people like Raymond David, the Marc Thibault, and Jean-Marie Dugas. When these people set out to do a rationalization exercise, they did so in accordance with the corporation's prime mandate. As you will recall, that mandate was to inform. Entertainment came second. The top priority was the information mandate, the mandate to represent all Canadian realities. The corporation's purpose was to reflect these realities throughout the country.

It is obvious that when a downsizing exercise had to be done, you had to find ways to protect yourself because this was the top priority. Nowadays, there are managers who manage with no memory. These people go in there as operators, as managers like us when we work in private enterprise, and they apply the ABC of management. They do not return to the original mandate of the corporation, which was set when the French network was founded, at the time when Raymond David con-

[Text]

convaincu le gouvernement, les gens du siège social de Radio-Canada de fonder deux entités.

**Senator Davey:** When the CTV and CAB appeared here they had quite a sad story of falling advertising revenues. Is that also happening to you? Is the slide in advertising revenue in English-language stations applicable to your stations? Is it the same degree or is it worse?

**M. Bélanger:** Il me fait plaisir de répondre à cette question. Notre documentation (soumis au gouvernement depuis plusieurs mois incidemment) a amené la création du comité Peeters-Girard l'été dernier. On a fait la preuve par A+B qu'un Canadien français vaut dans le marché canadien entre 50 p. cent et 66 p. cent d'un anglophone. Il y a un problème majeur au niveau de la tarification à l'heure actuelle. Il n'y a aucun doute là-dessus.

En réalité, il se produit un double phénomène: vous avez l'arrivée massive de plusieurs joueurs et la façon dont la Société Radio-Canada joue son rôle. Ceci a modifié la pression sur le prix du produit, sur le prix de la programmation, il n'y a aucun doute là-dessus.

Nos coûts de programmation au cours des cinq dernières années sont passés du simple au double. Je sais qu'il y a 4 ou 5 ans, à Télémetropole, on avait une programmation qui coûtait dans les 40 millions par année. Aujourd'hui, on parle de 80 millions. À Quatre-Saisons, le deuxième réseau privé francophone, on parlait d'environ 20 ou 25 et peut-être 30 millions et maintenant on est au-delà du double.

Les revenus ne sont pas là. Ils sont deux fois moindre que ce que l'on avait anticipé à cette époque.

Il y a donc un problème structurel important. On pense qu'une façon de le corriger est de ramener les gens à jouer à l'intérieur d'un mandat plus précis. Dans ce sens, le projet de loi C-40 ne rencontre absolument pas nos objectifs parce que la Société continue à avoir un mandat de tout pour tous alors pour la radiodiffusion canadienne. Le Parlement canadien avec la loi C-68 et avec l'interprétation que le CRTC en a fait, a manifesté la volonté politique de faire appel à des entrepreneurs privés pour justement élargir le champ de la diversité. Quand on modifie ou quand on accepte de modifier substantiellement les choses, il faut également que les mandats qui ont été confiés aux fondateurs soient révisés en conséquence.

En d'autres termes, ce qui est un peu ennuyeux, c'est que Radio-Canada est encore considérée comme la nervure centrale du système de radiodiffusion canadien. On ne conteste pas que c'est une nervure centrale.

**Senator Lavoie-Roux:** «The heart».

**Mr. Bélanger:** The backbone of the system, if you wish.

**Senator Davey:** I was thinking of another word.

**M. Bélanger:** En réalité, pour les 30 dernières années d'évolution du système, que nous disons si Radio-Canada a un rôle important, si CBC a un rôle important, ce n'est plus le modèle fondamental auquel on doit se référer. C'est ce qui fait que l'on doit regarder son financement et son mandat.

[Traduction]

vinced the government and the people at CBC headquarters to found two entities.

**Le sénateur Davey:** Quand la CTV et la CAB ont comparu devant nous, ils nous ont raconté une bien triste histoire au sujet des recettes qu'ils tiraient de la publicité, qui était en chute libre. Constatez-vous le même phénomène chez vous? Vos stations souffrent-elles aussi de la baisse de revenus de la publicité dont se plaignent les stations de langue anglaise? La baisse est-elle comparable, ou pire?

**Mr. Bélanger:** I am pleased to answer that question. Our documentation—which, incidentally, was submitted to the government several months ago—lead to the creation of the Peters-Girard Committee last summer. It showed in black and white that in the Canadian market, a francophone Canadian is worth between 50p. 100 and 66p. 100 of an anglophone. There is a major problem with tariffs right now. There is no doubt about that.

In fact, there is a double phenomenon happening here: You had the massive arrival of many players and the way in which Radio Canada pays its role. This changed the pressures on product pricing, and programming costs; there is no doubt about that.

Our programming costs have doubled in the past five years. I now that four or five years ago, programming cost Télémetropole about \$40 million a year. Today, it's more like \$80 million. At Quatre-Saisons, the second private French network, the price tag used to be \$20 million, \$25 million or maybe \$30 million, while now is more than twice that.

The revenues are just not there. They are half what we had anticipated at that time.

There is therefore a major structural problem here. We think that one way to correct it would be to urge people to operate under a more specific mandate. In that sense, Bill C-40 in no way meets our objectives because the Corporation continues to have the mandate to be all things for everyone in Canadian broadcasting. Through Bill C-68 and the way the CTRC has interpreted it, the Canadian Parliament has expressed the political will to call on private enterprise to broaden and diversify broadcasting. When you change or agree to substantially change things, you also have to revise the mandates that were given to the founders accordingly.

In other words, the trouble is that the CBC is still considered the nerve centre of Canada's broadcasting system. We are not contesting that it is indeed a nerve centre.

**Le sénateur Lavoie-Roux:** «Le cœur».

**M. Bélanger:** L'épine dorsale du système, si vous voulez.

**Le sénateur Davey:** Je pensais plutôt à un autre mot.

**Mr. Bélanger:** If we look at how the system has actually evolved over the past 30 years, we can say that while Radio-Canada has an important role to play, while CBC has an important role, it is no longer the fundamental model to which we must refer. This is why we have to look at the network's funding and mandate.

## [Text]

Quand on a un problème à un moment donné au niveau des réductions, c'est peut-être que le mandat n'était pas clairement établi. On se permet de faire toute sorte de choses et finalement, c'est le public canadien qui, en terme de télévision publique, écope. Ultimement, les nouveaux joueurs qui y arrivent par la même volonté politique sont pénalisés puisque effectivement, l'assiette publicitaire n'évolue pas au même rythme. Alors on se retrouve devant une difficulté absolument fondamentale. Alors il y a un paradoxe.

**Senator Davey:** I would like to ask a question which will perhaps indicate my naiveté or ingenuousness, I do not know what it is. To what extent are your revenues traditionally suffering from English-language programming in Quebec, and not just Canadian English-language programming in Quebec but also American English-language programming in Quebec? Are those not factors which must detract, over and above your problems with the CBC and your problems with the other networks which have formed; is that a fair question? Is it a problem?

**M. Chamberland:** Il faut bien comprendre, monsieur le sénateur, que le problème ne vient pas des produits anglophones ou des produits américains. Le Québec a un statut tout à fait particulier dans le domaine de la radiodiffusion. On est autosuffisant. Nos produits se veulent le reflet de ce que sont les gens, de ce que vivent les gens et de leurs aspirations.

Il y a un an et demi, pour la première fois, j'ai eu le privilège de faire la première page du *Wall Street Journal*. Un chroniqueur est venu me voir pour que je lui explique comment il se faisait que dans les trente premières positions du palmarès francophone de l'automne 1989, il n'y avait aucune série américaine. Vraisemblablement, c'était le seul endroit au monde à sa connaissance où ça existait. Donc il y a une particularité.

Le problème de nos revenus ne nous vient pas du fait qu'on a un envahissement du produit anglophone ou américain mais principalement du fait qu'il y a un inventaire trop vaste au niveau de la disponibilité publicitaire.

Tout à l'heure, j'ai raté l'opportunité de vous dire qu'il y a un phénomène nouveau. Dans les cinq dernières années, dans le domaine de la radiodiffusion nous avons assisté à la naissance de l'industrie privée. Cela a eu pour effet d'enlever toute forme de fidélité à une antenne, c'est-à-dire que le producteur privé est propriétaire de son produit. Il va chez un diffuseur, signe une entente à un coût parfois supérieur ou certainement supérieur à celui qui se ferait à l'intérieur et, au bout du contrat, selon le succès obtenu, il peut y avoir une surenchère faite par le producteur indépendant ou par le diffuseur, ce qui a créé une nouvelle donnée dans le secteur de la production.

C'était le voeu du gouvernement et du CRTC à l'époque. Même que les diffuseurs ont dû s'engager. André Chagnon, lorsqu'il a acheté Télémétropole, a dû s'engager à dépenser la somme de 19 millions pendant cinq ans dans le domaine des productions indépendantes. Ce sont des facteurs qu'il ne faut pas négliger. Le Québec est vraiment un microcosme.

Notre clientèle est passablement captive. Malheureusement, on ne peut pas financer nos productions francophones par l'Europe francophone parce qu'ils prétendent qu'on a un accent et nous, prétendons qu'ils en ont un.

## [Traduction]

If a downsizing problem occurs at some point, it may be because the mandate was not clearly established. Decisions are made to go ahead with all kinds of things, but in the final analysis, it is the Canadian public that pays the price in terms of public television. Ultimately, the new players who arrive on the scene because of that same political will will be penalized because in effect, advertising dollars do not grow at the same rate. We find ourselves grappling with a very basic problem. There is a paradox here.

**Le sénateur Davey:** J'aimerais poser une question qui révélera peut-être ma naïveté ou mon innocence, je ne sais pas. Dans quelle mesure vos revenus sont-ils touchés par la programmation de langue anglaise au Québec provenant non seulement du Canada de langue anglaise mais aussi des États-Unis? Ne sont-ce pas là des éléments qui doivent affecter vos revenus, outre vos problèmes avec la SRC ainsi qu'avec les autres réseaux qui se sont formés? Est-ce une question pertinente? La programmation en langue anglaise vous cause-t-elle des problèmes?

**Mr. Chamberland:** Senator, it must be understood that the problem does not arise because of English-language products or American products. Quebec has a very special status in the world of broadcasting. We are self-sufficient. Our products strive to reflect what people are, what they experience and what their aspirations are.

A year and a half ago, I had the privilege of making the front page of the *Wall Street Journal* for the first time. A columnist came to see me to ask me to explain how come there were no American series in the top 30 positions of the French-language ratings for the fall of 1989. Apparently, this was the only place in the world where such a thing occurred to his knowledge. That is therefore one specific aspect of this market.

The problem with our revenues is not that we are invaded with English-language or American products, but mainly that there is an oversupply of advertising capacity.

Earlier, I missed the opportunity to tell you that there is a new phenomenon as well. Over the past five years, we in the broadcasting business have witnessed the birth of private industry. The effect of this was to eliminate any kind of loyalty to a particular channel; in other words, the private producer is the owner of his product. He goes to a broadcaster, signs an agreement at a price that is often higher, or certainly higher than that of in-house productions, and at the end of the contract, depending on the success of the show, the independent producer or the broadcaster may have to pay a premium. This has introduced a new element into the production sector.

That was the wish of the government of the time and of the CRTC. Broadcasters even had to commit themselves. When he bought Télémétropole, André Chagnon had to commit himself to spending \$19 million over five years for independent productions. These are factors that cannot be neglected. Quebec is really a microcosm.

We have a relatively captive audience. Unfortunately, we cannot get our French-language productions financed in Europe because they claim that we have an accent and we claim they have one.

[Text]

**Le sénateur Chaput-Rolland:** L'émission «Monsieur le ministre» a été jouée en France, en Afrique, au Luxembourg etc. Cela se fait.

**M. Chamberland:** Cela se fait oui, mais c'est davantage dans la périphérie francophone, soit la Belgique, la Suisse, les pays du Maghreb. C'est très limité, à raison d'un revenu de \$2,000 ou \$2,500 de l'heure. Ce n'est pas là qu'on va chercher les plus gros revenus pour un diffuseur.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Pourtant les royautés sont pas mal intéressantes.

**M. Montigny:** Si vous le permettez, quand on parle des ravages qui peuvent être fait par le double financement de la Société Radio-Canada, je me souviens très bien d'avoir vécu cela il y a trois ou quatre ans, alors que j'étais encore à Télé-métropole, une négociation pour l'acquisition des droits de la Soirée du hockey pour ne pas nommer l'émission. Justement on en parle dans notre mémoire du hockey.

Ce qui est arrivé, c'est que Radio-Canada avait un droit de dernier refus qui lui permettait, moyennant la somme de \$1 au bout de la ligne, d'effectivement emporter le morceau si elle désirait garder la Soirée du hockey, après la négociation faite avec d'autres radiodiffuseurs. Ce qui s'est produit, c'est que RadioCanada, ne désirant pas lire son contrat, a décidé de rajouter 1 million de dollars de plus au lieu de \$1. Pas besoin de vous dire que dans une circonstance comme celle-là, c'est un gaspillage éhontés. Cela a amené une inflation galopante. Tout le monde a dû vivre après avec les conséquences du geste que la Société Radio-Canada a posé. Ce geste n'aurait certainement pas pu être posé par un diffuseur privé parce qu'il n'y avait que \$1 comme pas à faire à ce moment-là.

**Senator Davey:** We did not hear much about your particular grievance, which I understand from the English-language stations and the private broadcasters who have appeared here. Do they not have your problem, or is your problem so much worse than theirs? Is that the point you are making? I do not believe this was a criticism they had.

**The Chairman:** CTV gave an example of bidding by saying that their potential break even profit for bidding on the Olympics was \$7 million. CBC came in with a bid of \$10 million. That was one example.

**M. Montigny:** Il y a une différence énorme entre le marché anglophone et le nôtre. Il est bien évident pour nous, lorsqu'il s'agit d'amortir le coût d'un produit qu'il y a une différence énorme entre le marché anglophone et le nôtre. Michel vient de vous en parler. Pour nous, quand il s'agit d'amortir un produit, si on fait un téléroman et qu'il a du succès, les chances d'amortissement à l'extérieur du Québec ne sont pas très grandes et dans la plupart des cas, elles sont nulles ou presque. Les chances de fabriquer un produit dérivé dans un marché mondial sont à peu près nulles également.

Si CTV fait affaire avec un producteur indépendant ou crée elle-même une série dramatique, qu'elle le vende aux États-Unis et ensuite à travers le monde à «syndication» comme cela arrive. On ne parle plus du même phénomène, on ne parle plus

[Traduction]

**Senator Chaput-Rolland:** The program *Monsieur le ministre* was shown in France, Africa, Luxembourg and so forth. It has been done.

**Mr. Chamberland:** Yes, it has been done, but primarily in the peripheral francophone countries, namely Belgium, Switzerland and North Africa. It is very limited, with revenues of \$2,000 or \$2,500 an hour. This is not a major source of revenue for a broadcaster.

**Senator Chaput-Rolland:** Yet the royalties are quite significant.

**Mr. Montigny:** If you will allow me, when you talk about the damage that can be done by the double funding of Radio Canada, I clearly remember an incident that occurred three or four years ago when I was still with Télé-métropole. It was a negotiation for the acquisition of rights to a prime-time hockey program that I shall not name, other than to say it was *la Soirée du hockey*. As a matter of fact, we do discuss hockey in our brief.

What happened is that Radio Canada had last refusal, which enabled it to keep *la Soirée du hockey* if it so wished for the sum of \$1.00 after negotiations with other broadcasters. As it happens, Radio-Canada did not bother to read its contract, and decided to add an extra \$1 million instead of \$1.00. Needless to say, in circumstances like those, this is a shameful waste. It brought about galloping inflation. Everyone had to live with the consequences of Radio Canada's action. This certainly could not have been done by a private broadcaster because the sum of only \$1.00 was involved in those days.

**Le sénateur Davey:** Nous n'avons pas beaucoup entendu parler de votre problème particulier, que je comprends, de la part des stations de langue anglaise et des radiodiffuseurs privés qui ont comparu ici. N'ont-ils pas le même problème que vous, ou est-ce que votre problème est beaucoup plus grave que le leur? Est-ce cela que vous voulez dire? Il ne me semble pas les avoir entendus formuler cette critique.

**Le président:** Quant aux appels d'offres, la CTV a cité l'exemple des Jeux olympiques. Pour que le projet soit rentable, elle pouvait faire une offre de 7 millions. La SRC a fait une offre de 10 millions. C'était là un exemple parmi d'autres.

**Mr. Montigny:** There is a huge difference between the anglophone market and our own. That becomes quite obvious to us when it comes to amortizing the cost of a product. Michel has just discussed this. When we have to amortize a product, if we produce a successful drama series, the chances of getting our costs back outside Quebec are not very good; in fact, in most cases they are virtually nil. The chances of making a derived product for the world market are also virtually nil.

If CTV does business with an independant producer or produces an in-house drama series, and sells it to the United States or throughout the world in syndication, as some times happen, we're no longer talking about the same phenomenon

[Text]

des mêmes problèmes. On retrouve à ce moment-là du financement facile pour refaire d'autres séries.

Au Québec, la compétition est extrêmement féroce. Depuis 1986, elle l'est davantage avec l'arrivée des canaux spécialisés. C'est une compétition qui est devenue absolument phénoménale dans un marché excessivement restreint et qui n'a à peu près pas la possibilité d'amortir ailleurs ces produits. Cela crée chez nous une difficulté énorme et qui est beaucoup plus grande que ce que nos confrères anglophones ont à vivre. Ils peuvent amortir le coût de leurs produits à travers le pays, d'une part, et d'autre part, également exporter vers les États-Unis et vers l'Europe par l'entremise de «syndication» par la suite.

**M. Chamberland:** Il est évident que nous ne partageons pas les mêmes problèmes et que nous n'avons pas les mêmes difficultés que les anglophones. Lorsque le CRTC veut alléger le fardeau des diffuseurs privés et leur signifier sa compréhension, il leur enlève la contrainte de la production locale ou en disant: on retire la production locale, on va l'alléger et les diffuseurs anglophones, règle générale, sont heureux de mesures comme celles-là.

Dans notre cas, particulièrement en ce qui concerne Télémetropole, notre promesse de réalisation au CRTC dit qu'on devra faire 69 heures de production locale par semaine. On en fait 84 heures par semaine de production locale parce que c'est rentable auprès de l'auditoire, c'est rentable en terme de cote d'écoute. Cela nous permet un plus haut niveau d'écoute avec un produit québécois plutôt que de prendre une série américaine et de la diffuser.

Donc, il s'agit vraiment de deux poids, deux mesures. Au Québec, au sujet des cotes d'écoute, si vous regardez *Les Filles de Caleb* présentement à Radio-Canada ou *Lance et Compte* chez nous ou *Entre Chien et Loup* au réseau TVA, on parle de 2 millions 2,300,000 - 3 millions d'auditeurs.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** J'ai eu 2,800,000 avec l'émission *Monsieur le Ministre*.

**M. Chamberland:** Au Canada anglais, quand une série fait 1 million ou 1 million 200 mille personnes, on est heureux. On trouve un financement, on finance plus facilement parce qu'on couvre les dix provinces. Cela est plus intéressant.

Pour le Québec, lorsqu'on propose à un annonceur national de venir investir dans une production, on a beau lui dire qu'on va offrir 3 millions de spectateurs, c'est quand même juste au Québec qu'il va nous dire. On lui offre 3 millions d'acheteurs versus une série anglaise qui va aller en chercher 1 million dans dix provinces et on ne peut pas discuter du financement.

Il est évident, par contre, qu'eux subissent davantage l'influence et l'achalandage du produit américain.

**M. Bélanger:** Une autre façon de le dire monsieur le sénateur Davey, c'est que la télévision francophone est presque victime de son succès. Le marché étant ce qu'il est, les coûts étant ce qu'ils sont pour ce genre de marché-là, les revenus n'étant pas à la hauteur de ces coûts, on se retrouve dans une situation presque impossible. Quand Radio-Canada éponge à cause même du genre de compétition qui nous offre environ une cen-

[Traduction]

or the same problems. In a case like that, it's easy to find financing to produce more series.

Competition is extremely fierce in Quebec. It has been increasingly so since 1986 with the inception of specialty channels. The competition has become absolutely phenomenal in a highly restricted market that has virtually no chance of amortizing its products elsewhere. This leads to enormous problems for us, much more serious problems than those experienced by our anglophone counterparts. They can amortize the cost of their products throughout the country, on the one hand, and the other hand they can also export them to the United States and to Europe through syndication later on.

**Mr. Chamberland:** It is quite obvious that we do not share the same problems as anglophones. When the CRTC wants to lighten the burden of private broadcasters and indicate that it understands the situation, it removes the constraint for local production by saying: We will eliminate or lighten the local production requirement and generally speaking, anglophone broadcasters are pleased with measures like that.

In our case, particularly with regard to Télémetropole, our promise of performance to the CRTC states that we must produce 69 hours of local programming per week. We produce 84 hours of local programming a week because it is cost effective in terms of ratings. This enables us to achieve higher ratings with a Quebec product rather than just broadcasting an American series.

There is certainly a double standard at work here. If you want to take a look at ratings in Quebec, if you look at *Filles de Caleb*, currently on Radio-Canada, or *Lance et Compte* on our network, or *Entre chien et Loup* on the TVA network, you're talking about 2, 2.3 or 3 million viewers.

**Senator Chaput-Rolland:** I had 2,800,000 with *Monsieur le Ministre*.

**Mr. Chamberland:** In English Canada, when a series reaches 1 or 1.2 million viewers, they're happy. They find funding, and funding is easier because they cover 10 provinces. It's a more attractive proposition.

In Quebec, when we propose to a national advertiser that he invest in a production, we can tell him until we are blue in the face that we will reach three million viewers; he will still answer that those viewers are all in Quebec only. We're offering him three million customers versus an English series that will reach one million viewers in 10 provinces and we still can't discuss financing.

However, they obviously have to withstand the influence and pervasiveness of the American product.

**Mr. Bélanger:** Another way of putting it, Senator Davey, would be to say that French-language television is almost a victim of its own success. The market being what it is, costs being what they are for that type of market, and revenue not measuring up to those costs, we find ourselves in an almost impossible situation. In the kind of competition that we are facing, where Radio-Canada grabs about a hundred million

## [Text]

taine de millions de dollars de revenu publicitaire, il est évident que les radiodiffuseurs privés ne sont plus capables de fonctionner. Écoutez, Télémétropole et Quatre-Saisons, au moment où nous nous parlons, perdent 1 million de dollars par semaine chacun.

**Senator Davey:** Is there a specialized sports channel? I should know but I do not. Is it TSN?

**Mr. Bélanger:** There is a French version of TSN called RDS.

**Senator Davey:** Is it owned by TSN and is it full service, full time?

**Mr. Bélanger:** It is full service, full time, so they are competing as well for sporting rights and so on.

**Senator Davey:** Does it have a big audience?

**Mr. Bélanger:** As far as we know, yes, indeed.

**Senator Davey:** Is it heavily commercial?

**Mr. Chamberland:** Yes.

**Senator Davey:** By the breweries, mostly?

**Mr. Chamberland:** Yes.

Dans les canaux spécialisés, RDS qui le réseau des sports. Il a droit à la publicité et reçoit une redevance du câble. Pour pousser le ridicule, il y a un canal qui s'appelle *MétéoMédia*. Je ne veux pas porter de jugement sur les compétiteurs. Mais ces gens-là, avant de même d'ouvrir l'antenne, étaient déjà rentables. Ils savaient qu'ils étaient pour être rentables. Ils allaient recevoir du câble 8 millions de dollars et leur coût d'opération serait de 4 ou 5 millions. De plus, ils venaient en parallèle à un service déjà offert par *Météo-Canada*. Quand on regarde aussi le Canal Famille, à mon avis, ce mandat-là aurait pu être rempli facilement par Radio-Canada et par Radio-Québec.

On a une particularité au Québec. La Loi de la protection du consommateur nous interdit d'afficher de la publicité dans les émissions pour les enfants. Donc il y a un canal famille qui a été créé. C'est aussi dans le mandat de Radio-Canada et de Radio-Québec. Il y a un canal qui a été créé pour le sport, un canal qui a été créé pour la météo. Il y a ensuite TV5, Québec-Canada dont Quatre-Saisons est membre et le cinquième, c'est MusiquePlus. Donc on se dit qu'il n'y a rien de nouveau à l'intérieur de cette structure-là qui n'aurait pas pu être offert par un des diffuseurs. Malheureusement, on a approuvé et on a incité des hommes d'affaires à investir dans des affaires comme celle-là. Il faut aussi, à mon avis, respecter les hommes d'affaires qui ont investi de leur argent personnel, de l'argent de leur compagnie pour faire démarrer ces entreprises.

**The Chairman:** Could we go back to the beginning of your presentation? You made a reference to your support of the CRTC's independence and that it should be left to do the things that it should be doing. You said that you thought it should not be in areas such as employment equity. I have some knowledge of some of the problems. I saw *Télémedia* quoted the other day saying that an advertiser could buy a spot—and I do not know on what television station—for the same price as a radio spot?

## [Traduction]

dollars in advertising revenue, it is clear that private broadcasters can no longer function. Look, as we speak, *Télémétropole* and *Quatre-Saisons* are losing a million dollars a week each.

**Le sénateur Davey:** Y a-t-il un réseau des sports? Je devrais pourtant le savoir. Est-ce TSN?

**M. Bélanger:** Il y a un pendant français au TSN; il s'agit du RDS.

**Le sénateur Davey:** Appartient-il au TSN et fonctionne-t-il à plein temps?

**M. Bélanger:** Il fonctionne à plein temps et les deux se font concurrence pour les droits en matière de sports et ainsi de suite.

**Le sénateur Davey:** Le public est-il nombreux?

**M. Bélanger:** Il semble bien que oui.

**Le sénateur Davey:** A-t-il un fort caractère commercial?

**M. Chamberland:** En effet.

**Le sénateur Davey:** Surtout des brasseries?

**M. Chamberland:** C'est bien cela.

Among the specialty channels we have RDS, the sports network. It is allowed to carry advertising and receives royalties from the cable company. Even more ludicrous, there is a channel called *MétéoMédia*. I don't want to pass judgment on competitors, but these people were in the black before they even went on the air. They knew that their operation was going to be profitable. They were going to receive 8 million dollars from cable and their cost of operation would be 4 or 5 million dollars. Moreover, they were parallel to a service already offered by *Météo-Canada*. When you look at *Canal Famille*, in my opinion, that mandate could easily have been fulfilled by Radio-Canada and Radio-Québec.

We have one distinct feature in Quebec. Our Consumer Protection Act forbids advertising in children's programming. Therefore, a family channel was created. This is also in Radio-Canada and Radio-Québec's mandate. One channel was created for sports and one for weather. Then there is TV5, Québec-Canada, of which *Quatre-Saisons* is a member, and the fifth channel, *Musique Plus*. Therefore, one can say that there is nothing new in that structure that could not have been covered by other broadcasters. Unfortunately, this was approved and business people were encouraged to invest in such enterprises. In my view, we also have to respect business people who invested their own money or their company's money to launch these businesses.

**Le président:** Pouvons-nous revenir au début de votre exposé? Vous avez dit appuyer l'indépendance du CRTC et vous avez ajouté qu'il faudrait le laisser s'acquitter de la mission qui est la sienne. Vous avez dit qu'il ne devrait pas se mêler d'équité en matière d'emploi. Je connais assez bien certains des problèmes. L'autre jour, quelqu'un citait *Télémedia*, qui aurait dit qu'un annonceur doit pouvoir payer la diffusion d'un message publicitaire—et je ne sais plus sur quelle station

[Text]

**Mr. Bélanger:** That is what they said.

**The Chairman:** Yet, the CRTC has been largely responsible for the situation in which you find yourselves. Were they so distracted with other responsibilities that they did not realize that they were overloading a market?

**M. Bélanger:** Si vous le permettez monsieur le président, on peut en partie pointer du doigt le CRTC mais, quand le CRTC en 1985 a donné une licence à Quatre-Saisons, il ne savait pas que le gouvernement du Canada allait entreprendre des mesures drastiques entraînant des réductions à Radio-Canada.

Le problème c'est qu'il y avait un sentier réglementaire qui faisait une chose et le gouvernement faisait autre chose. Les deux ne se sont pas parlés. Ils n'ont pas réalisé que, ce faisant, ils créaient une pression dans tout le système. Alors si la main gauche ne sait pas ce que la main droite fait, c'est exactement le résultat d'un manque de coordination.

Je trouve que c'est un peu trop facile de dire que le CRTC a manqué de jugement dans ce cas-là.

Le projet de loi qui nous est présenté, en fait pour tenter de corriger cela, donne au gouvernement le pouvoir de tout faire. On se demande pourquoi il y a un CRTC dans ces conditions si le gouvernement peut donner des directives avant pendant et après au CRTC. Peut-être que la loi est mal rédigée d'une certaine façon. Que l'on rédige une loi qui soit bien faite de sorte que l'organisme de réglementation (qu'on considère comme un tribunal) ait son indépendance et travaille avec un mandat clair.

On réclame un mandat clair pour Radio-Canada à l'intérieur de la loi et un mandat également clair pour le CRTC à l'intérieur de la même loi. Il y a un problème fondamental que cette loi ne clarifie absolument pas. Pour être bien sûr qu'on ne rate rien, on fait des pages et des pages de prescriptions. Ça ne règle pas le problème, ça crée des contraintes additionnelles à tout le monde. Cela va être un «nightmare» administratif. Et quand on va avoir tellement de problème avec le Conseil sur certaines questions, il va falloir aller voir les politiciens et là on va se promener dans un «merry-go-round that we just can't afford».

**The Chairman:** I can see how you are caught, but let us go back to the government involvement, since it is the term you used. Obviously, the government through acts such as this one from 1968 until now set out broad policy directives. It does not state in the act that the Canadian content in prime time will be a certain amount. Does it say that in the act?

**Senator Atkins:** It does not say how many licenses should be issued.

**M. Bélanger:** Prenons l'article 10 du projet de loi:

... le Conseil peut par règlement:

a) fixer la proportion du temps d'antenne à consacrer aux émissions canadiennes;

[Traduction]

de télévision—le même prix qu'il paierait pour un message publicitaire à la radio.

**M. Bélanger:** C'est ce qu'ils ont dit.

**Le président:** Pourtant, le CRTC est largement responsable de la situation dans laquelle vous vous trouvez. Était-il à ce point pris par ses autres responsabilités qu'il n'a pas remarqué qu'il contribuait à l'encombrement d'un marché?

**Mr. Bélanger:** With all due respect, Mr. Chairman, I think some of the blame may be attributed to the CRTC, but when the CRTC gave a license to Quatre-Saisons in 1985, it did not know that the government of Canada was going to take drastic measures that would lead to cuts at the CBC.

The problem was that there was a regulatory apparatus doing one thing while the government was doing another. They did not consult each other. They did not realize that their lack of communication was creating pressure throughout the system. The left hand does not know what the right hand is doing because of this lack of coordination.

I think it is too easy to say that the CRTC showed poor judgment in that case.

The proposed bill, which was in fact intended to correct that situation, gives the government unlimited power. Under those circumstances, why should the CRTC exist at all, if the government has the right to issue directives to it at any and all times. Perhaps the bill was not drafted properly. A proper bill should be drawn up, pursuant to which this regulatory body that is considered to be tribunal would be given its independence and a clear mandate to work with.

We are asking that the bill contain a clear mandate for the CBC and for the CRTC both. There is a basic problem which this bill does not address in any way. In an attempt to cover everything, pages and pages of prescriptions have been drafted. While this does not solve the problem, it creates additional constraints for everyone. It is going to be an administrative nightmare. And we will be running into so many problems with the Commission on certain issues that we are going to have to take our case to the politicians and we will find ourselves on a merry-go-round that we just cannot afford.

**Le président:** Je vois dans quelle situation vous vous trouvez, mais revenons à la participation du gouvernement, puisque c'est le terme que vous avez utilisé. Manifestement, le gouvernement, en proclamant des lois comme celle-ci entre 1968 et maintenant, a énoncé des directives de politique générale. La loi ne dit pas que le contenu canadien aux heures de grande écoute devra atteindre un certain pourcentage. La loi le prévoit-elle?

**Le sénateur Atkins:** Elle ne précise pas combien de licences devraient être accordées.

**Mr. Bélanger:** Let us take Section 10 of the bill: the Commission may:

... make regulations

(a) respecting the proportion of time that shall be devoted to the broadcasting of Canadian programs;

## [Text]

b) définir «émission canadienne» pour l'application de la présente loi;

c) fixer les normes . . .

d) régir la nature de la publicité et le temps qui peut y être consacré;

e) fixer la proportion . . .

There is a whole lot of that. It is beyond what is imaginable in this country.

**The Chairman:** I thought for a moment you were going to point to something which said 60 per cent, 90 per cent, or whatever. What I am saying is that power was given by the government to this independent body, which you are defending, to set the rules.

The CRTC is one of only two federal agencies in Canada which has the authority to set regulation on its own without reference to the Governor in Council. I think the second agency is the National Transportation Agency, but I am not sure. The CRTC has that power, which we might come to in a moment.

I see what you mean when you say that the CRTC then gets carried away and in times of boom, or whatever it thinks is boom, it sets increasing standards for Canadian content, licensing speciality channels and all these various things. The government then comes in and says, "We are having a recession and the first thing that is going to go is so much money for the CBC". The CBC was always a problem in the commercial area in Canada. I know that painfully well. Has it become more of a problem since the cuts were announced?

I think André Pouliot's presentation which led to the setting up of the Girard Peeters Task Force was sometime well before the cuts were made. In fact, it was sometime last summer. So he had evidence then of the problems long before the CBC cuts were announced. I gather that that task force is to report in March. The minister will then take the report under advisement. The CRTC has said that it and the department will have to get together and do something about it.

To achieve your goal, that is, to refocus the mandate of the French language CBC, even though the Girard Peeters Task Force is completely national, is it necessary to change the legislated mandate? Or can the same objective be achieved by regulation of the CRTC or by a policy of the government? I suppose that in fact a policy of the government would change the mandate of the CBC.

You say that the CBC can be the solution. Can you say how that might be accomplished?

**M. Montigny:** Je vais répondre à la première question et je voudrais que vous reformuliez la deuxième parce que je ne suis pas certain de l'avoir bien comprise. Dans notre système canadien, il est évident qu'une loi est vraiment ce qu'il y a de plus fort. La réglementation est censée découler spécifiquement d'une loi très claire. Normalement un règlement ne peut pas

## [Traduction]

(b) prescribing what constitutes a Canadian program for the purposes of this Act;

(c) respecting standards . . .

(d) respecting the character of advertising and the amount of broadcasting time that may be devoted to advertising;

(e) respecting the proportion . . .

C'est tout à fait fréquent. Ce serait inimaginable dans ce pays.

**Le président:** J'ai cru un instant que vous alliez dire 60 p. 100, 90 p. 100, ou autre chose. Ce que je dis, c'est que ce pouvoir d'établir des règles a été conféré par le gouvernement à cet organisme indépendant que vous défendez.

Le CRTC est l'un des deux organismes fédéraux au Canada qui sont habilités à prendre des règlements de leur propre initiative sans en référer au gouverneur en conseil. Il me semble que le deuxième organisme est l'Office national des transports, mais je n'en suis pas certain. Le CRTC a ce pouvoir, dont nous pourrions parler dans un instant.

Vous dites par ailleurs que cela amène le CRTC à se laisser emporter en période d'expansion, ou lorsqu'il croit qu'il y a une période d'expansion, et à fixer des normes plus sévères pour le contenu canadien et les canaux spécialisés titulaires de licences. Le gouvernement intervient alors et dit: «Nous sommes en récession et nous devons réduire le budget de la SRC.» Je sais que la SRC a toujours eu des difficultés au niveau des recettes commerciales au Canada. J'en suis douloureusement conscient. Le problème s'est-il aggravé depuis l'annonce des compressions budgétaires?

Je crois que l'exposé d'André Pouliot, qui a amené la création du groupe de travail Girard-Peters, est bien antérieur aux compressions budgétaires. De fait, c'était l'été dernier. Il était conscient des problèmes bien avant que ne soient annoncées les compressions budgétaires à la SRC. Je crois savoir que le groupe de travail nous présentera son rapport en mars. Le ministre le prendra alors en délibéré. Le CRTC a annoncé qu'il prendra les mesures nécessaires de concert avec le ministère.

Faut-il, pour vous permettre d'atteindre votre objectif, à savoir le recyclage du mandat du réseau français de Radio-Canada, même si le groupe de travail de travail Girard-Peters examine la situation à l'échelle nationale, modifier le mandat que vous donne la loi? Peut-on, au contraire, faciliter la réalisation de cet objectif par le biais de la réglementation applicable au CRTC ou par une politique du gouvernement? J'imagine qu'en révisant sa politique, le gouvernement pourrait modifier le mandat de la SRC.

Vous dites que la SRC peut être la solution. Pouvez-vous nous expliquer comment cela se ferait?

**Mr. Montigny:** I am going to answer the first question and I will ask you to rephrase the second one because I am not sure that I understood it correctly. In our Canadian system, it is obvious that an act is really the strongest measure that can be brought to bear. Regulations are supposed to derive specifically from a very clear act. Regulations cannot normally stray

[Text]

aller à gauche ou à droite si la loi habilitante n'est pas suffisamment claire pour donner ces pouvoirs-là.

La première chose qui va se produire par la suite si la loi n'est pas suffisamment claire, c'est une contestation automatique, régulière et fréquente de la réglementation. Donc je pense qu'on a intérêt à ce que la loi habilitante soit de toute évidence très claire. On a un chapitre dans la loi sur la radiodiffusion pour parler de Radio-Canada. On a intérêt à ce que la définition du mandat, du rôle et la façon d'agir de Radio-Canada soit très claire dès le départ.

Par la suite, il sera très facile à l'organisme de réglementation d'appliquer cette loi et de réagir en temps et lieu avec sa réglementation, quitte à en changer les balises en temps et lieu. S'il y a une récession, si le marché n'est plus favorable à autant de licences, s'il y a des concessions à faire aux radiodiffuseurs, effectivement, ils pourront plus adéquatement accomplir leur mandat. Donc il faut faire le travail dès le départ, avoir une loi très claire. Je pense qu'effectivement en adoptant, non pas à la vapeur, parce que ça fait plusieurs années qu'on parle d'une loi sur la radiodiffusion, mais en adoptant la loi sur la radiodiffusion avant que le rapport Peeters-Girard ne soit sorti, on met un peu la charrue devant les boeufs parce qu'il y a des constatations qui doivent être faites sur l'état de l'industrie qui vont nous sortir, qui sont importantes et qui pourraient avoir des incidences majeures sur le rôle de chacun et sur l'utilisation des moyens qu'ils auront pour atteindre leur but. Donc il y aurait un avantage à ce qu'on se concerte.

Maintenant le CRTC dans son historique et le BGR avant lui a mérité l'autorité réglementaire qu'on lui avait accordé parce que bon ou mal ou, l'ensemble des décisions était balancé. Lorsqu'on a fait des erreurs en cours de route, on les a corrigées en quelque part.

Je pense qu'effectivement (et je suis en accord avec mon confrère Bélanger là-dessus) il y a peut-être eu un manque de concertation dans un sens où le CRTC allait dans une direction où il voulait appliquer une politique gouvernementale avec de plus signaux francophones qu'auparavant, plus de disponibilité. On n'a pas vraiment tenu compte de ce que l'économie était en train de faire. En cours de route, malgré tout cela, le CRTC a besoin de son indépendance. C'est un tribunal quasi-judiciaire qui joue très bien son rôle, qui peut se tromper à l'occasion mais qui corrige ses erreurs, qui se réadapte et qui a fait en sorte que les radiodiffuseurs savaient où s'adresser pour régler leurs problèmes.

Si on multiplie comme le dit mon collègue Bélanger les appels au Cabinet et qu'on ne préserve pas dans le fond le beau travail que peut faire le CRTC, on n'aura qu'à multiplier les coûts. On enlèvera la confiance que le CRTC peut avoir dans sa façon de gérer les choses. À mon avis on passera à côté.

Ce que le législateur devrait faire, c'est de créer une loi habilitante, non pas parfaite. Il n'y en aura jamais de loi parfaite! Elle pourrait nettement être plus parfaite. C'est possible de le faire en donnant un rôle spécifique à chacun, en donnant à la Société Radio-Canada, je pense, un rôle plus défini, en donnant au secteur privé un rôle plus défini. Aussi en respec-

[Traduction]

very far from the prescribed path if the enabling legislation does not grant certain powers very clearly.

The first thing we are going to witness if the law is not sufficiently clear is that regulations will be contested automatically, frequently and on a regular basis. So I think it would be a good thing for all concerned that the enabling legislation be very clear. There is a part of the act that deals with the Canadian Broadcasting Corporation. It will benefit everyone if the CBC's mandate, role and what is expected of it are very clearly defined from the outset.

It will afterward be very easy for the regulatory organization to apply the Act and to react from time to time through its regulations, it being understood that certain criteria can be changed from time to time. In that way, if there is a recession, if the market can no longer accommodate a large number of licenses, if certain concessions have to be made to broadcasters, they will be able to fulfill their mandate more effectively. But the groundwork has to be laid right from the beginning, with a very clear act. It is not that anyone is trying to rush this through, because discussions about a broadcasting act have been ongoing for several years, but I think we are putting the cart before the horse by trying to pass a broadcasting act before the publication of the Peters-Gerard report. I think important facts are going to be brought too late in that report concerning the state of the industry. Facts that could have a profound effect on all of our rules and on the means available to reach our objectives. So I think some consultation would have been beneficial.

If one looks at its history, the CRTC and the Board of Broadcast Governors, which preceded it, have earned the regulatory authority that was entrusted to them because they have on the whole issued balanced decisions. When mistakes were made along the way, they were corrected.

I think in fact (and I concur with my colleague Mr. Bélanger on this point) that there was perhaps a lack of coordination to the extent that the CRTC was moving towards applying a government policy with more French-language signals than before, greater availability. They did not really take into account what was happening to the economy. In spite of this the CRTC needs its independence. It is a quasi-judicial tribunal that performs its function very well and may commit errors sometimes, but it corrects its errors, it changes direction and ensures that broadcasters know where to turn to solve their problems.

As my colleague Mr. Bélanger has said, if we make more and more appeals to Cabinet and if we fail fundamentally to preserve the good work that the CRTC can do, there will be a price to pay. The CRTC will lose confidence in its ability to handle things. In my opinion, we will be missing the mark.

The legislator should create enabling legislation, not something that is perfect. There will never be a perfect act! It could be more nearly perfect. It could be improved by giving each one a specific role. By giving the Canadian Broadcasting Corporation a more clearly defined role, I think. By giving the private sector a more clearly defined role. Also, by respecting the

[Text]

tant la valeur des uns et des autres et en ne donnant pas nécessairement de suprématie à un joueur au dépend des autres.

Si on clarifie notre loi et si on prend la peine de tenir compte de ce que le comité Peeters-Girard va faire, je pense que l'on va faire ultimement un bien meilleur travail.

**The Chairman:** You used the phrase "cart before the horse". You are the first witness to suggest that the study of this bill is a bit premature considering that it is not until March that this task force is to report. I hate to use the phrase "level-playing field". However, in order that I can understand exactly what you are getting at, you can get either more public money for the CBC and get it out of the commercial business, or you can set up some type of a monitor of commercial practices, something about which I have some knowledge. You could also be relieved of some requirements considering the circumstances in which you find yourselves. In this regard I must say I was extremely impressed with your points regarding co-production and the opportunities for residual sales in other areas. I had not thought of that. The CBC and CTV started that. They were very successful in some of their programs. Yet, that opportunity does not exist for you. I am trying to understand these areas.

You find yourselves in a justifiable position. You have made your case in that regard and there is no question about it. I know the situation with Quatre-Saisons and Télémedia.

**M. Bélanger:** Monsieur le Président, je pense que un des points importants de notre réflexion (parce que l'on ne prétend pas avoir toutes les solutions) on réfléchi tout haut avec vous. On s'est posé un certain nombre de difficultés et on cherche à partager cette réflexion.

J'espère que je parle aussi au nom de mes collègues. Je pense qu'il y a une perception que le financement public consenti à Radio-Canada et à la CBC de l'ordre du milliard de dollars, s'il était administré avec autant de sérieux qu'on le fait à l'heure actuelle dans le secteur privé, que Radio-Canada aurait probablement la hauteur de l'argent suffisant pour faire un bon réseau. C'est notre prétention.

Si vous regardez, le seul budget de programmation de Radio-Canada, il est la somme de ce que fait Télémetropole, QuatreSaisons et Radio-Québec et même davantage. Ce sont uniquement des fonds publics, sans compter les revenus commerciaux qu'ils viennent chercher. On pense qu'il y a là un problème.

Donc, nous devrions avoir un mandat clair qui dirait à la Société Radio-Canada les endroits où elle doit travailler fondamentalement et non pas d'être tout pour tous comme la loi encore le prévoit. Ceci viendrait corriger en partie cette distorsion structurelle dans le système à l'heure actuelle. C'est notre premier point.

Deuxièmement, il est absolument important, si l'on veut que ce système évolue, que les règles du jeu applicables, puissent l'être en toute bonne conscience et que l'on connaisse le niveau des investissements.

[Traduction]

value of the various participants and not necessarily giving one element supremacy at the expense of the others.

If we clarify the law and if we take into account the work that the Peeters-Girard Committee will do, I think that we will in the long run do a much better job.

**Le président:** Vous avez utilisé l'expression «mettre la charrie devant les bœufs». Vous êtes les premiers témoins à dire que cet examen du projet de loi est quelque peu prématurée, étant donné que le groupe de travail ne doit présenter son rapport qu'au mois de mars. J'hésite à utiliser l'expression «des chances égales pour tous». Toutefois, j'aimerais essayer de comprendre exactement ce que vous voulez. Vous pouvez soit obtenir pour la SRC davantage de fonds publics et augmenter vos revenus commerciaux, soit exercer une surveillance des pratiques commerciales, question que je connais assez bien. Vous pourriez aussi obtenir certains allègements des obligations qui vous sont imposées et qui sont responsables de la situation dans laquelle vous vous trouvez. D'ailleurs, j'avoue être très impressionné par vos commentaires sur la coproduction et les possibilités de vendre des émissions dans d'autres secteurs. Je n'y avais pas pensé. C'est la SRC et CTV qui en ont eu l'idée. Elles ont obtenu de francs succès avec certaines de leurs émissions. Pourtant, vous ne pouvez pas en faire autant. Ce sont ces questions que je cherche à comprendre.

Votre position se défend bien. Vous avez exposé vos arguments à cet égard, et ils ne font aucun doute. Je connais la situation de Quatre Saisons et Télémedia.

**Mr. Bélanger:** Mr. Chairman, I think that one of the important points in our deliberations (because we do not claim to have all the solutions) is that we are deliberating out loud with you. We have set out to examine a number of difficulties and we are trying to share our thoughts.

I hope that I am speaking on behalf of my colleagues. I believe that there is the perception that if the public funds allocated to Radio-Canada and the CBC, close to \$1 billion, were as carefully administered as is presently done in the private sector, then the CBC would probably have enough money to operate the network effectively. This is our contention.

If you look merely at Radio-Canada's programming budget, it is equal to those of Télémetropole, Quatre-Saisons et Radio-Québec put together and more. These are merely the public funds, not counting any commercial revenue that they may obtain. I think that there is a problem here.

Therefore, there should be a clear mandate that tells the CBC what its basic task is and that it should not try to be everything to everyone as the act still states. This would partially help to correct the present distortion in the system. This is our first point.

Second, it is absolutely essential, if we want the system to develop, that the rules of the game be set out in all good faith and that we know the level of investment.

## [Text]

Aussi longtemps que l'on a des choses qui ne sont pas claires où tout le monde peut être tout partout, comme l'on dit, il est évident que l'on s'en va nulle part. C'est notre préoccupation fondamentale.

Je ne sais pas si mes collègues veulent ajouter quelque chose là-dessus mais tant et aussi longtemps que l'on ne pensera pas véritablement . . . il y a un syndrome de la coupure à l'heure actuelle. On en est conscient. On lit les journaux comme tout le monde, les *«Friends of public broadcasting»*, tout cela. On est sympathique à la radiodiffusion publique.

Le problème c'est que les gens de la radiodiffusion publique ont perdu peut-être le sens de la mesure. Si on doit se l'appliquer, il devrait également se l'appliquer à eux-même.

Donc, comme Radio-Canada dépend du Parlement principalement, on pense que c'est par la loi d'abord que l'on règle le problème. C'est pas l'organisme de la réglementation, dans ce cas, qui est la bonne voie pour régler ce problème. C'est aux parlementaires à déterminer qu'est-ce que notre société, dans laquelle on contribue tout le monde pour l'ordre d'un milliard de dollars ou 35 sous par jour par Canadien, doit faire pour le Canada? C'est à nous d'en décider.

Comme parlementaires, vous êtes les mandataires! Nous sommes au bout de la course, ceux et celles qui reçoivent ce service. Je pense que l'on est en droit de demander à notre radiodiffuseur public ce que nous attendons de lui et non pas de se faire imposer des programmations qui viennent compétitionner avec le secteur privé et qui font en sorte que le système est tout chambardé.

C'est un problème de fond cela.

**The Chairman:** You are suggesting a new model for the CBC?

**Mr. Bélanger:** That is right.

**M. Chamberland:** J'ajouterais, pour être encore plus concret au niveau des dollars dépensés en programmation, que l'on sait que le budget de programmation de Radio-Canada est de l'ordre 210 millions de dollars annuellement, au réseau français. On sait que chez nous c'est entre 75 et 80 millions et que c'est tout près de 50 millions chez Quatre-Saisons.

Donc, il nous semble raisonnable de croire que l'on puisse, à l'intérieur de 210 millions de dollars, remplir un mandat. Ce sont quand même des sommes importantes. À aucun moment l'on questionne la gestion de Radio-Canada. On questionne les coupures mais on ne questionne pas la gestion.

Est-ce que c'est normal, dans un environnement si compétitif, que l'on retienne un animateur sans programme. Il n'est pas assigné à une émission et on lui garanti un revenu de \$300,000 par année durant 3 ans? Est-ce que c'est normal que l'on retienne un auteur qui n'a déposé aucun texte pour 90 heures de texte à venir mais à grand prix, pour en avoir l'exclusivité?

Hier soir, je parlais à un de mes adjoints, présentement à la Nouvelle Orléans parce que le marché de la télévision est là-bas, en ce moment. On me disait que Radio-Canada fait des propositions sur tous les paquets de films commerciaux. Est-ce que c'est normal? Est-ce que c'est ce que l'on attend d'une

## [Traduction]

As long as things are not clear, and everyone can cover the waterfront, so to speak, it is obvious that we will go nowhere. That is our main concern.

I know that my colleagues want to add something to this but as long as we do not truly think . . . at the moment, cuts are in the wind. We are aware of this. We read the newspapers like everybody else, the *«Friends of Public Broadcasting»* and so on. There is sympathy for public broadcasting.

The problem is that those involved in public broadcasting have perhaps lost their sense of proportion. If we have to apply it, they should also apply it to themselves.

Therefore, since the CBC is primarily dependent on Parliament, we think that the problem will be solved first through the Act. It is not the regulatory agency, in this case, that is the best way to solve the problem. It is up to members of parliament to decide what this corporation, to which we contribute approximately \$1 billion or 35 cents per day per Canadian, expects it to do for the country. It is up to us to decide.

As members of Parliament, you are society's representatives! We are the end users, those who receive the service. I think that we are entitled to ask of our public broadcaster what we expect from it and not to have foisted upon us, programs that compete with the private sector and skew the entire system.

This is a basic problem.

**Le président:** Proposez-vous un nouveau modèle pour la SRC?

**M. Bélanger:** C'est exact.

**Mr. Chamberland:** I would add, in order to be more concrete about the dollars spent on programming, that we know CBC's programming budget is on the order of \$210 million annually for the French network. We know that we have between \$75 million and \$80 million and that Quatre-Saisons has almost \$50 million.

Thus, we consider it quite reasonable to feel that one could fulfill a mandate within \$210 million. This is a large sum. We are in no way questioning management at the CBC. We are questioning the cuts but not the management.

In such a competitive environment, is it usual to keep on the payroll, a host who does not have a show. The host is not assigned to a broadcast but is guaranteed an income of \$300,000 a year for 3 years. Is it usual to keep on the payroll an author that has not provided any scripts for 90 hours of scripts to come, at a high price, to ensure his exclusive services?

Yesterday evening, I was talking to one of my deputies, who is currently in New Orleans because that is where the television market is right now. I was told that the CBC was submitting proposals on all commercial film packages. Is this normal? Is this what we expect from a Crown corporation? Is this what we expect from a public company?

[Text]

société d'État. Est-ce que c'est ce que l'on attend d'une entreprise publique?

Est-ce qu'à cinq heures, ils doivent se battre pour faire des hauts sondages ou s'ils ne doivent pas plutôt donner une télévision à nos enfants?

Lorsque l'on dit que l'on fait une heure et demi d'information le soir, est-ce que l'on se pose la question à savoir si c'est vraiment de l'information ou si ce n'est pas plutôt du magazine? En ce qui me concerne, lorsque l'on donne une adresse de bons restaurants, un bon voyage à faire, une bonne bouteille de vin à acheter, je ne considère toujours pas cela comme de l'information. C'est du magazine. Eux ils considèrent cela comme de l'information.

Je poserais des questions à l'administration de Radio-Canada.

Je ne m'apitoie pas tellement sur le sort des administrateurs. Je me dis qu'il y a encore de l'espace pour manoeuvrer. Quand on a 210 millions de dollars pour faire une grille de programmation, je regrette, il y a de l'espace! En plus, vous avez accès aux fonds de Téléfilm.

On sait qu'ils étaient engagés à enclancher au moins 49 p. cent du fonds de Téléfilm. Cela aussi c'est un allongement de budget! Nous nous n'avons pas d'enveloppe nous est déjà prédéterminée ou qui nous est protégée! Au tout départ c'est une contrainte pour Radio-Canada. Je me souviens, au moment où j'y étais, que l'on nous obligeait à enclancher 49 p. cent du processus de Téléfilm. Maintenant c'est devenu un avantage!

J'espère que cela ajoute un peu plus de concret.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** J'ai une autre question dans le même ordre d'idée.

Cela fait au moins cinq ans que je me bats pour quelque chose qui est peut-être complètement mauvais mais je voudrais avoir votre opinion. Je pense que Radio-Canada ne devrait pas être en compétition dans les cotes d'écoute BBM et Nielsen. Les BBM, vous le savez tous, sont les Better Broadcast Measurements. Les Nielsen sont à la grandeur du Canada tandis que les BBM demeurent dans la province de Québec.

Je vais vous donner, si vous me le permettez, un exemple: quand j'écrivais *Monsieur le ministre*, la première liste qui sortait était celle des BBM, qui s'adressait au territoire du Québec. J'arrivais en troisième place avec 2 millions de téléspectateurs, par exemple.

Quand Radio-Canada publie sa liste de téléromans, elle s'appuie sur la cote d'écoute Nielsen parce qu'il y a quand même des francophones hors du Québec. Alors la cote se montait à 2 millions 800 mille écouteurs. Là il y avait un conflit avec TVA, avec Télémétropole et finalement tout le monde s'engueulait.

Alors j'ai commencé à dire:

We must take CBC out of the ratings race. That is where the secret lies. Of course CBC wants to hold on to its market since it wants to have better ratings in order to augment its publicity. However, I do not think it is fair for the private sector to be in competition in terms of these ratings. As long as we keep it that way I think there will always be the same trouble. I saw that situation in Télémedia and I lived through it at the

[Traduction]

And at 5 o'clock, they have to battle for high ratings or to decide whether to give the children a television.

When we are told that we have one and a half hours of news in the evenings, do we ask whether we are really getting news or whether we are getting magazine type programs, or infotainment. As far as I am concerned, when we are told where to find good restaurants, given tips on travel or on the best wines this year, I cannot consider that news. It is infotainment. But they consider it news.

These are questions I will address to the CBC's administrative body. I do not shed too many tears over the fate of administrators. I tell myself that there is still room to maneuver. When we have \$210 million to draw up a programming schedule, there is room—I am sorry! Moreover, you have access to Téléfilm funds.

We know that they had agreed to access at least 49 per cent of Téléfilm funds. That is stretching the budget! We do not have a predetermined and protected budget envelope. That in itself is a constraint for the CBC. I remember when I was there—we were being forced to apply 49 per cent of the Téléfilm process. Now it has become an advantage!

I hope that this has provided a number of concrete details.

**Senator Chaput-Rolland:** I have another question along the same line.

For at least 5 months, I have been struggling for something that may not be any good at all, but I would like your opinion. I do not think that the CBC should be competing in the BBM and Nielsen ratings. As you all know, the BBM ratings are the Better Broadcast Measurements. Nielsen ratings are measured throughout Canada while BBM ratings are measured only in Quebec.

I will give you an example, if you would allow: When I was writing *Monsieur le ministre*, the first ratings out would be the BBMs, which applied to the province of Quebec. I would come third in the ratings, with 2 million viewers, for example.

When Radio Canada publishes its list of series, it relies on Nielsen ratings because there are francophones outside Quebec. The ratings would go up to 2,800,000 viewers. Then there was a conflict with TVA, with Télémedia, and in the end, everyone was arguing with everyone else.

That is when I started to say:

Radio-Canada doit se retirer de la guerre des cotes d'écoute. C'est là le secret. Bien sûr, Radio-Canada veut conserver son marché, puisqu'elle veut améliorer sa cote d'écoute afin d'augmenter ses recettes publicitaires. Cependant, il ne me semble pas juste que le secteur privé soit en concurrence avec elle pour ses cotes d'écoute. Tant qu'il en sera ainsi, je pense qu'il y aura toujours un problème. J'ai constaté cela à Télémedia et je l'ai

[Text]

CBC. I think it is the worst thing that can happen to CBC at this time. If I am wrong, then it is okay with me.

**Senator Davey:** I have talked a great deal here, in other places and at other times, and my colleagues have heard it all, about a poll conducted by the Toronto *Globe and Mail* and the CBC. Does the French language CBC in Quebec work in tandem with any daily newspaper to produce public opinion polls?

**M. Chamberland:** Cela se produit l'occasion, de façon très ponctuelle en relation avec des maisons de sondage et un grand quotidien comme *La Presse* ou *Le Devoir*.

**Mr. Davey:** The poll about which I am speaking was a nation-wide public opinion poll. I do not think the CBC should be in the polling business. I agree with what Senator Chaput-Rolland is saying about polls.

**M. Chamberland:** Pour revenir aux propos du sénateur Chaput-Rolland, je crois que est peu délicat de les retirer du sondage.

À mon avis, le problème c'est que l'on va risquer de connaître l'autre extrême, des fonctionnaires qui vont faire de la télévision sans tenir compte de l'auditoire qui paie pour cette télévision. Je crois que le problème en est vraiment un de leadership, de compréhension du mandat et de la mission.

Je reviens encore aux fondateurs. Je me souviens du temps où monsieur Raymond David nous disait: dans un marché où il y aura deux réseaux, je serais très à l'aise de dire que le réseau privé aura 45 p. cent de cote d'écoute et le réseau 35 p. cent. Je ne voudrais jamais le voir à 16, à 15, à 10 ou à 5 p. cent de cote d'écoute mais d'être un bon deuxième, je vivrais confortablement avec cela. Ce n'était pas la course à tout prix. On se dégageait jamais du mandat. À mon avis, c'est important.

C'est où il faut revenir dans la structure. Si on fait seulement leur enlever le sondage, il y a un problème. Si on leur enlève la contrainte de la vente de la publicité, ils n'auront plus besoin de sondage. Ils vont s'en servir parce que c'est valorisant de dire à son auteur ou ses comédiens: vous avez touché tant d'auditoire. Ils ne seront pas obligés de faire la course pour aller vendre une publicité.

**Senator Atkins:** Ratings are very significant in the sense that the advertiser makes his judgment on what media and what station he is going to purchase based on what audience he is buying, and that becomes, if I understand what you are saying, a pretty important factor in how the pie is distributed.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, I agree with Senator Atkins. If you had the CBC withdraw from participation in BBM or Nielsen the advertising agencies and the advertisers would not know how to slice up their dollar.

**Senator Atkins:** They would slice it differently.

**Senator Graham:** Yes, that is true.

[Traduction]

vécu à Radio-Canada. Je pense que c'est la pire chose qui puisse arriver aujourd'hui à Radio-Canada. Si je me trompe, c'est tant mieux.

**Le sénateur Davey:** J'ai beaucoup parlé ici et ailleurs d'un sondage effectué par le *Globe and Mail* de Toronto et Radio-Canada; mes collègues sont au courant de tout cela. Mais j'aimerais savoir si la Société Radio-Canada au Québec collabore avec un quotidien quelconque pour réaliser des sondages d'opinion?

**Mr. Chamberland:** This sometimes happens, very occasionally, in relation with survey companies and large daily papers, such as *La Presse* and *Le Devoir*.

**M. Davey:** Le sondage dont je parle était un sondage d'opinion d'envergure nationale. Je ne pense pas que Radio-Canada doive se mêler de sondages. Je suis d'accord avec ce que le sénateur Chaput-Rolland a dit à ce sujet.

**Mr. Chamberland:** To come back to Senator Chaput-Rolland's proposal, I think that the notion of pulling them out of the ratings is a little delicate.

In my view, we would run a risk of going to the other extreme, with bureaucrats making television programs without any regard for the audience that is paying for those programs. I think that the problem is in fact one of leadership, and of understanding the mandate and the mission.

I would like to come back to our founders. I remember when Mr. Raymond David would say to us: In a market with two networks, I would be quite comfortable with the idea that the private network would capture 45 per cent of the audience and the public network would capture 35 per cent. I would never want to see its audience share down to 16 per cent, 15 per cent, 10 per cent or 5 per cent, but I would be quite comfortable with the notion of coming in a strong second. He did not want to win the race at any price. We never diverge from the mandate. And in my view, that is important.

That is where we have to come back to the structure. If all we do is take them out of the ratings, that creates a problem. If we remove the constraint of having to sell commercial time, they will no longer need ratings. But they would still use the ratings because it is encouraging to tell an author or actors that they have reached a given percentage of the audience. However, they would no longer be forced to compete in order to sell commercial time.

**Le sénateur Atkins:** Les cotes d'écoute sont très importantes, en ce sens que le commanditaire se fonde sur elles pour décider avec quel média et avec quelle station il va conclure des contrats de publicité, selon l'auditoire qu'il vise. Cela devient, si je comprends bien ce que vous dites, un facteur très important dans la répartition du gâteau.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, je suis d'accord avec le sénateur Atkins. Si Radio-Canada ne participait plus aux sondages BBM ou Nielsen, les agences de publicité et les commanditaires ne sauraient plus comment répartir leur argent.

**Le sénateur Atkins:** Ils le répartiraient différemment.

**Le sénateur Graham:** Oui, c'est exact.

[Text]

Do you as private broadcasters feel that there is a need for a CBC in this country?

**M. Bélanger:** La réponse est «oui». Comme on a besoin de Radio-Québec dans le secteur éducatif, on n'a pas de problème avec cela. Il s'agit de déterminer ce que l'on attend de notre radiodiffuseur public.

J'aimerais rajouter un autre point, monsieur le sénateur Graham. Vous savez le gouvernement fédéral a investi des milliards dans la culture à travers différents véhicules comme le secrétariat d'État, l'ONF, les Musées nationaux, des centres culturels à travers le pays. On ne voit rien de cela à la télévision publique. On investit des millions également, aux niveaux provincial et municipal. Tous ces Canadiens qui participent non pas de «window», comme l'on dit en langage de télévision.

Si l'on prenait juste le temps s'associer et de rationaliser, ce n'est pas d'un milliard dont on parlerait pour la Société Radio-Canada. L'on parlerait probablement de 2 et de 3 milliards où les gestionnaires pourraient voir comment utiliser et maximiser ses investissements. C'est notre argent qui est en jeu, également.

Il n'y a pas d'affaire à être caché dans le musée ici à Ottawa et que personne vienne le voir. Il n'y a pas d'affaire à ce que des troupes de théâtre soient limitées qu'à leur petit patelin quand il y a un produit intéressant. Il y a moyen de faire des choses. On trouve que de ce point de vue, il y a un manque d'imagination parce que la mentalité des pionniers, des fondateurs est peut-être un petit peu à l'oubli à l'heure actuel.

Ce n'est pas un problème des cotes d'écoute qui est le problème de Radio-Canada. Le problème de Radio-Canada, c'est que ce «pool» de ressources extraordinaires n'est pas touché et n'est pas systématiquement organisé.

Il n'y aura pas assez d'une grille de 24 heures pour faire une télévision publique intéressante dans ces conditions. Il y aurait beaucoup de téléspectateur. On n'est pas gêné de reconnaître que peut-être ce genre de produit forcerait également le secteur privé à faire des choses d'une façon différente.

Ce n'est parce que l'on fait des choses un peu plus culturelles que les Canadiens vont aller voir la télévision américaine. La preuve est faite au Québec que quand vous faites du produit qui répond effectivement aux besoins culturels de votre population, que cela réussit.

Posons donc les bonnes questions et forçons les mandats aux bons endroits. On devrait avoir normalement des résultats. Cela n'empêchera personne de vivre dans ces conditions.

**Senator Graham:** Do you think it is a question of poor management and the inefficient use of the dollars that are available to the corporation?

**Mr. Bélanger:** I think it is a lack of vision, senator.

**Senator Graham:** I think someone suggested a commercial-free CBC. I believe in your presentation you said that they were feeding from the public trough while at the same time using commercials.

**M. Bélanger:** Monsieur le sénateur, si vous me le permettez, nos deux organisations, Télémétropole et CFCF, dans leur mémoire présenté devant le comité Peeters-Girard, sont arrivés

[Traduction]

En tant que radiodiffuseurs privés, pensez-vous qu'il y ait place au Canada pour un organisme comme Radio-Canada?

**Mr. Bélanger:** The answer is «yes». Since we need the Radio Québec in the educational sector, we have no problems with that. What we have to do is determine what it is we expect from our public broadcasting company.

I would like to add something else, Senator Graham. You know that the federal government has invested billions of dollars in culture by means of a number of vehicles, such as the Secretary of State, the NFB, the national museums, and cultural centres across Canada. We do not see any of that in public television. Millions are also being invested at the provincial and municipal levels. All those Canadians taking part do not have a «window», as we might say in TV jargon.

If we just take the time to sit down and rationalize, we would not be talking about \$1 billion for the Canadian Broadcasting Corporation. We would probably be talking about \$2 billion or \$3 billion, with management deciding how the money is to be used and how investments are to be maximized. It is our money too that is at stake.

There is no point in hiding in a museum here in Ottawa with no one coming to see. There is no point in having theatre groups restricted to their local regions when they have something interesting to show. There are ways of getting things done. From this perspective, therefore, we are seeing a lack of imagination; it seems that the pioneer spirit, the spirit of the founders, may be somewhat lacking at the moment.

The CBC's problem has nothing to do with ratings. The CBC's problem is that this pool of extraordinary resources is not being used and is not organized systematically.

Under these conditions, providing 24 hour programming is not enough to make public television interesting. There would be a lot of viewers. We are also not bothered by the fact that this type of product might also force the private sector to do things a little differently.

Canadians are not going to switch over to American television simply because we are making a few more cultural programs. That has been proved in Quebec—when you make shows that effectively meet the cultural needs of Quebecers, they work.

So let's ask the right questions and let's enforce our mandates where appropriate. That should give us results. It is not going to stop anyone from making it.

**Le sénateur Graham:** Pensez-vous que ce soit une question de mauvaise gestion et d'utilisation inefficace des fonds accordés à la société?

**M. Bélanger:** Je pense que c'est un manque de clairvoyance, sénateur.

**Le sénateur Graham:** Il me semble que quelqu'un a proposé de supprimer les annonces publicitaires à Radio-Canada. Vous avez dit dans votre exposé qu'elle s'abreuve au financement public en même temps qu'à la vente de temps d'antenne.

**Mr. Bélanger:** If you would allow, senator, our two organizations—Télémétropole and CFCF—in their brief presented

[Text]

à la conclusion qu'effectivement il ne devrait pas y avoir de commerciaux éventuellement à Radio-Canada.

Dans le cas de Télémétropole (je ne parle pas en leur nom) mais le mémoire dit que cela devrait cesser immédiatement. Dans notre cas, on prévoit une période de cinq ans pour la simple et bonne raison que l'on ne change pas les habitudes d'une maison de cette importance, de trente ans d'histoire, de moeurs, de façon de faire, sur un dix sous. Cela peut prendre un peu temps pour s'y rendre.

L'on croit sincèrement que la Société Radio-Canada et la CBC, devraient être capables d'opérer avec les rationalisations dont je viens de vous parler. Autant en terme de gestion que de produits disponibles au Canada, ils devraient être capables d'opérer uniquement avec des fonds publics, d'ici quatre ou cinq ans.

**Senator Graham:** What would you say to the privatization of the CBC?

**M. Bélanger:** Dans notre réflexion, on n'a pas écarté cette possibilité comme pouvant se réaliser.

Maintenant, si l'on veut garder un espèce de radiodiffusion publique, articulé justement sur la réalité canadienne et ses régions, il ne faut avoir de contrainte de nature commerciale de la même nature de celle du secteur privé. C'est tout ce que l'on dit.

Nous avons besoin quand même d'institutions nationales dans ce pays. On ne nie pas le besoin de cette chose. Ce n'est pas la privatisation de Radio-Canada qui va régler ce problème, au contraire.

**M. Chamberland:** Je dois dire que tant qu'à la privatisation, Télémétropole et le réseau TVA seraient entièrement d'accord si Radio-Canada acceptait de venir jouer selon les règles qui régissent Quatre-Saisons et Télémétropole.

On croit vraiment que s'ils voulaient vivre avec les mêmes règles du jeu, qu'ils ne seraient pas en affaire longtemps.

Il y a eu récemment à Montréal un congrès sur la mondialisation de la télévision, organisé par André Caron, directeur du module de communication de l'Université de Montréal.

Il y a eu une table à un moment donné où l'on parlait de la mondialisation de la télévision. On a eu le bonheur d'avoir à cette table, monsieur Bill Fox, le grand patron de la BBC. On se rappelait tous que le modèle qui a inspiré, au départ Radio-Canada, c'était la BBC.

M. Veilleux a posé la question à monsieur Fox en disant: si un jour vos redevances devaient être fixées et ne plus augmenter, est-ce que vous accepteriez d'envisager la publicité ou la commandite?

M. Fox a immédiatement répondu: non, la télévision publique ne peut pas avoir deux maîtres. Elle ne peut pas à la fois répondre aux impératifs du domaine commercial et aux impératifs d'une télévision publique qui a un mandat et qui à travers vnets et marées doit respecter ce mandat. Elle ne doit pas non plus faire des bassesses commerciales.

Je veux juste vous raconter un anecdote: durant sept ans et demi j'étais, de par mes fonctions à Radio-Canada, le produc-

[Traduction]

before the Peeters-Girard committee, reached the conclusion that eventually commercials should be phased out at the CBC.

For Télémétropole (and I am speaking on their behalf), the brief states that commercials should be stopped immediately. In our case, we would provide for a five year period for the simple reason that habits, standards and procedures of a corporation of this size, that has been around for 30 years, cannot be changed overnight. It will take us a little time to get there.

We sincerely believe that the Société Radio-Canada and the CBC should be able to operate with the rationalization I have set out. Four or five years from now, they should be able to operate using public funds only, both in terms of management and in terms of products available in Canada.

**Le sénateur Graham:** Que penseriez-vous de la privatisation de Radio-Canada?

**Mr. Bélanger:** We are still considering this as a possibility that could come about.

Now, if we want to keep a form public broadcasting geared specifically to Canada and its regions, we must not have any restrictions of a commercial nature comparable to those in the private sector. That's all we're saying.

Nonetheless, we do need national institutions in this country. We do not deny that such things are necessary. It is not by privatizing the CBC that we would settle this problem—on the contrary.

**Mr. Chamberland:** I must say that, as far as privatization is concerned, Télémétropole and the TVA Network would be quite happy if the CBC agreed to come and play by the rules governing Quatre-Saisons and Télémétropole.

Some truly believe that if they wanted to play by the same rules, they would not stay in business very long.

Montreal recently hosted a conference on the globalization of television, organized by André Caron, Director of the communications module at the Université de Montréal.

At one point, there was a discussion about the globalization of television. With us, we have the pleasure of having Mr. Bill Fox, Head of the BBC. As we all remembered, the BBC was the model that initially inspired our CBC.

Mr. Veilleux asked Mr. Fox: «If one day your licence fees were to be fixed and could no longer increase, would you envisage running commercials or accepting sponsors?»

Mr. Fox immediately replied: «No, public television cannot have two masters. It cannot meet the requirements of the commercial sector as well as comply with the dictates of a public television network that has a mandate and must, whatever happens, comply with that mandate. Nor must it become commercial and crass.

Let me just tell you a little anecdote. As well as being responsible for my duties at the CBC, I was also the producer

[Text]

teur de l'émission «Bye, Bye» de fin d'année, qui tombe sur le dos des gens, même ceux du Sénat!

À l'époque, on refusait toujours (même pour faire des allongements de budget) une association directe avec un commanditaire.

À mon grand étonnement, cette année, je regardais le générique et les transitions commerciales où on voyait le titre de «Bye, Bye». À chacune des transitions, il y avait un commanditaire: Molson, Canadian, Laurentide. Il y a eu des commanditaires qui ont été associés au titre de l'émission.

Je me dis que ce sont des bassesses que l'on ne ferait même pas, nous, dans le secteur privé, de prendre le travail des artistes et de carrément le coller à côté d'une marque de commerce qui est autre chose.

Je me dis: où est-ce que l'on va arrêter? À mon avis, quant on a 210 millions de dollars, il n'y a pas de nécessité qu'ils imposent de tels gestes. On ne juge pas qu'il y en a, quant on a 80 millions de dollars!

**M. Montigny:** Monsieur le sénateur, bien avant de parler de privatisation, je pense que l'on peut parler d'une Société Radio-Canada avec un rôle mieux défini et une gestion beaucoup mieux faite de par les nouvelles orientations qui seront plus claires. Je pense que c'est possible.

Radio-Canada pourrait certainement demeurer dans le secteur public est beaucoup mieux réussir qu'à l'heure actuelle en évitant un certain nombre de gaspillage et une compétition qui, dans le fond, est néfaste à tout le système de radiodiffusion canadienne.

**The Chairman:** I was surprised and amused when I realized Mr. Chamberland and Senator Chaput-Rolland were classmates together at CKAC. I want to remind you that my old friend Phil Lalonde in answer to a question which was posed by the Massey Commission in 1949 said that CBC regards its commercial policy as taking the money of the devil to do the work of God.

**Senator Graham:** You have said that if the CBC had to play by your rules it would not survive for very long. Is that because you are better managers or is it because there is no more room in the marketplace for an institution like the CBC operating on a private, commercial basis?

**M. Montigny:** En fait, dans le mémoire on en parle. Effectivement, la gestion actuelle de Radio-Canada nous démontre un certain nombre de gaspillage éhonté.

L'on pense qu'effectivement, si Radio-Canada devait vivre par les mêmes règles ou par la même sorte d'administration que nos entreprises du secteur privé, que l'on verrait un budget largement suffisant et une absence de nécessité de vendre du temps d'antenne.

**Senator Graham:** Suppose the government were to give a new mandate to the CBC saying that it was to operate without commercials and provide the same service. It would either mean much greater funding from the people of Canada to the CBC or further cut-backs as were experienced in December. Or it could mean much more efficient management.

[Traduction]

of the year-end broadcast called «Bye, Bye», that spares no one, not even senators!

At the time, we always refused any direct association with a sponsor, even to increase our budget.

To my great surprise, this year, I was watching the credits and commercial breaks where the title «Bye, Bye» appeared. At each break, there was a sponsor—Molson, Canadian, Laurentide. There were sponsors associated with the broadcast title.

Even we, in the private sector, would not sink so low—taking the work of artists and sticking it beside a brand name that is something quite different.

Where will this stop, I asked myself. In my view, when one has 210 million dollars, there is no need to do such things. We have 80 million dollars, and we don't find it necessary.

**Mr. Montigny:** Senator, before we even come near talking about privatization, I believe that we can talk about a Canadian broadcasting corporation that has a better defined role and better management based on new orientations, that will be clear. I think that this is possible.

The CBC could definitely remain in the public sector and do much better that it is doing now by avoiding waste and competition that, in the end, is detrimental to the entire Canadian broadcasting system.

**Le président:** J'ai été à la fois étonné et amusé d'apprendre que M. Chamberland et le sénateur Chaput-Rolland ont travaillé ensemble à CKAC. Je voulais vous rappeler que mon vieil ami Phil Lalonde a déjà dit, en réponse à une question qui lui avait été posée par la Commission Massey en 1949, que Radio-Canada considère que sa politique commerciale consiste à prendre l'argent du diable pour faire le travail du Bon Dieu.

**Le sénateur Graham:** Vous avez dit que, si Radio-Canada devait appliquer les mêmes règles que vous, elle ne survivrait pas très longtemps. Est-ce parce que vous êtes meilleurs gestionnaires ou parce qu'il n'y a plus de place sur le marché pour qu'une institution comme Radio-Canada fonctionne comme une société privée, à but lucratif?

**Mr. Montigny:** This is in fact mentioned in the brief. We can point to a certain number of instances of shameful waste by the present administration of the CBC.

We think that if the CBC had to live by the same rules or practise the same type of management as private sector companies they would discover that their budget is amply sufficient and would not need to sell airtime.

**Le sénateur Graham:** Supposons que le gouvernement accorde un nouveau mandat à Radio-Canada, en lui demandant d'assurer le même service que maintenant sans recettes publicitaires. Cela voudrait donc dire que la population canadienne devrait contribuer davantage au financement de la société, ou alors que celle-ci subirait de nouvelles réductions comme celles qui ont été annoncées au mois de décembre. Ou

[Text]

**The Chairman:** I think the point was made earlier—

**Senator Graham:** I think we should let the witness answer the question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I was just reminding you of the “vision” remark, that is all, Senator Graham.

**M. Chamberland:** Il faudra inévitablement qu'il y en ait des coupures. Au moment où l'on se parle, il y a un collègue du comité exécutif de l'ACRTF qui est à fermer un poste de radio à Baie Comeau. Il en a fermé un autre mardi dernier à Saint-Hyacinthe.

Je crois qu'il va falloir se rendre compte que l'on vit au-dessus de nos moyens et que, en quelque part, que d'enlever la publicité (je vais terminer avec cela) sur le réseau français, cela a déjà été fait à la radio.

Je veux dire que les cotes d'écoute de Radio-Canada ont augmenté depuis qu'il n'y a plus de publicité. L'avantage que cela représente pour le système de radiodiffusion, c'est que lorsque l'on syntonise les différentes stations, il n'y a pas d'erreur.

Quand je suis à CKAC, je le sais. Quand je suis à CBF, je le sais. Quand je suis à Radio-Mutuelle, je le sais aussi. Je trouve du plaisir à aller à chacune de ces chaînes. CBF n'est pas une copie de CKAC et CKAC n'est pas une copie de CBF, même s'ils ont un mandat d'information.

C'est une chose réalisable. C'est une chose envisageable. C'est évident que de négocier avec le monde commercial de l'environnement publicitaire, pour les fonctionnaires ou les gestionnaires de Radio-Canada, on a l'impression d'avoir plus de liberté quand on peut allonger le budget avec des revenus commerciaux parce que c'est la marge, c'est le plaisir, c'est le bonheur. C'est ce qui permet de réaliser des rêves personnels.

Quant on est obligé de ne dépenser que les fonds qui nous sont donnés du fonds public, on est obligé d'en répondre, du premier au dernier. Quant on fait une aventure commerciale, on peut dire que ce n'était pas notre vœux mais la volonté de notre partenaire commercial. On explique plus facilement des contournements au principe même du rôle de Radio-Canada.

Je vous remercie.

**M. Grégoire:** Si vous le voulez, monsieur le président, je voudrais rajouter une réflexion à ce sujet.

Vous nous dites: si l'on retire Radio-Canada du marché commercial... vous savez que nous, lorsque l'on opère notre station de télévision, l'on fait un budget. On dit: cette année l'on a tant à dépenser, qu'est-ce que l'on fait avec?

Radio-Canada reçoit un certain montant du gouvernement et ils se disent: qu'est-ce que nous allons faire avec. De toute façon, s'il vous en manque, ils vont vous donner d'autre et en plus de cela nous irons le chercher dans le marché commercial.

Cela nous fait une concurrence déloyale sur le marché commercial dans la vente du produit et aussi cela nous fait une concurrence déloyale dans la production.

[Traduction]

alors, cela pourrait l'obliger à gérer ses affaires de façon beaucoup plus efficace.

**Le président:** Je pense que cela a déjà été dit...

**Le sénateur Graham:** Nous devrions peut-être laisser le témoin répondre à cette question, monsieur le président.

**Le président:** Je voulais simplement vous rappeler son observation sur la «clairvoyance»; c'est tout, sénateur Graham.

**Mr. Chamberland:** Cuts are inevitable. As we speak a colleague from the executive committee of the ACRTF is busy shutting down a radio station in Baie Comeau. He closed another one last Tuesday in Saint-Hyacinthe.

I think we are going to have to realize that we are living beyond our means, and—I will conclude with this—that we should consider eliminating advertisements on the French network, as has been done on radio.

What I mean by that is that ratings for the CBC's French network have gone up since advertisements were removed. The advantage of this for the broadcasting system is that when you are attempting to tune in to one station or another, you will not mistake one for the other.

I can thus tell whether I am listening to CKAC, CBF or Radio-Mutuelle. I enjoy listening to all of those stations. CBF is not identical to CKAC and CKAC is not a copy of CBF, even though they have an information mandate.

What I am referring to is feasible. It is conceivable. Of course, for CBC public servants and managers, the fact of being able to do business with the advertising world gives them the impression of having more freedom; they have more room to manoeuvre when they can increase the budget with commercial income and have a bigger profit margin. They have more possibilities that way, and that is very pleasant indeed. It allows them to turn some of their personal dreams into reality.

When you are limited to the funds that come from the public purse, you have to account for every last cent. With a commercial venture, you can always claim that it does not reflect your wishes but those of your business partner. It is much easier to explain things that go counter to the very principles that the CBC is supposed to serve.

Thank you.

**Mr. Grégoire:** If I could, Mr. Chairman, I would like to add a comment on this topic.

You are discussing removing the CBC from the commercial market... you know that when we operate a television station we prepare a budget. We say: This year, this is what we have to spend, what are we going to do with it?

The CBC receives a certain amount from the government and they say: What are we going to do with it? In any case, if the funds are not sufficient, they will give us more and on top of that we can go and get more on the commercial market.

This means unfair competition for us on the commercial market insofar as the sale of a product is concerned, and also from the production point of view.

[Text]

Cela leur donne tellement un pouvoir d'achat qu'un long métrage qui normalement on achète à \$4,000 ou \$5,000, ils vont payer \$100,000 pour l'avoir parce que c'est film gagnant!

Ils vont le mettre à l'horaire. Ils vont gagner ou ils vont aller chercher une bonne cote d'écoute et ils vont pouvoir vendre leurs commerciaux.

C'est un cercle vicieux qui fait qu'à la fin cela fait crever tout le monde.

C'est si j'avais un garage et qu'il y en a un aussi de l'autre côté de la rue et que je dis: à chaque semaine, je vais lui donner tant d'argent pour qu'il me fasse concurrence. C'est aussi simple que cela. Nous, on va chercher de l'argent. L'on fait des économies ou l'on essaie de faire des bénéfices mais depuis trois quatre ans l'on fait des déficits. Quand l'on paie de l'impôt, on le donne à Radio-Canada pour qu'il nous fasse concurrence. C'est une non-sens. Cela ne se tient plus du tout.

C'est ce que l'on vous dit. On a une concurrence déloyale. Il faut qu'elle cesse parce que nous sommes voués à l'échec.

Je vais conclure là-dessus. Je pense que j'ai fait mon point. Il est bien important que l'on comprenne, pour nous, que Radio-Canada, il faut absolument que son mandat soit très bien défini. C'est notre point majeur.

**Senator Atkins:** I would like to make one comment and one observation. First, I think that this has been a very interesting discussion.

I am not sure whether it was a policy of the government or the CRTC which allowed the issuance of a number of additional licenses since 1985.

**The Chairman:** It was not the government.

**Senator Atkins:** The CRTC issues the licenses.

**The Chairman:** That is what I meant, yes.

**Senator Atkins:** I do not know whether the CBC is the solution. However, I think it makes the case for "he who hears decides" because had some of these problems been addressed in the early stages, it would perhaps have prevented some of the difficulties you are facing today, if there had been more sensitivity given to regional considerations.

**The Chairman:** Strangely enough, that is an interesting comment, Senator Atkins. If I were in the situation in which you gentlemen find yourselves, I would want to protect the government's power of direction, its power of review—the whole works—that to which most people are opposed. I say that because I do not see any solution to this problem unless it is a political solution, and I use the word "political" in the best sense. The CRTC will not come up with a new vision or a new model for a publicly-owned broadcasting system. CBC in and of itself is not suddenly going to say, "Here is a new CBC". It is going to go along with the old ways. Who is going to do it?

**M. Bélanger:** Dans le document spécifique de CBC et de Radio-Canada, on considère que c'est une responsabilité du Parlement, donc c'est une loi qui est votée. Dans cette loi, il y a un mandat qui est donné à une institution publique. L'institution publique est présente dans le milieu depuis une trentaine

[Traduction]

This gives them such tremendous buying power that they can pay \$100,000 for a prize-winning feature film that would normally go for \$4,000 or \$5,000.

They will schedule it for broadcasting. They will get good ratings and they will be able to sell their commercials.

This situation is a vicious circle that will eventually put everyone out of business.

It is as though I had a garage and there were another on the other side of the street, and I decided that I would give that other garage money every week to compete with me. It is that simple. We go out and make money. We try to save and we try to make profits but for the past three or four years we have had deficits. When we pay income tax, we are paying the CBC to compete with us. That is illogical; it makes no sense whatsoever.

That is what we are telling you. We are facing unfair competition. It has to be stopped, or we are all going to go bankrupt.

I will conclude there. I think I have made my point. It is essential for us that CBC's mandate be very well defined. That is our main point.

**Le sénateur Atkins:** J'aimerais faire un commentaire et une observation. Premièrement, je trouve que cette discussion a été fort intéressante.

Je ne sais pas si c'est le gouvernement ou le CRTC qui a autorisé l'octroi d'un certain nombre de licences supplémentaires depuis 1985.

**Le président:** Ce n'est pas le gouvernement.

**Le sénateur Atkins:** C'est le CRTC qui octroie les licences.

**Le président:** Oui, c'est ce que je voulais dire.

**Le sénateur Atkins:** Je ne sais pas si Radio-Canada peut représenter une solution. Mais il me semble que cela prouve qu'il appartient au public de décider, parce que, si l'on avait réglé certains de ces problèmes dès le départ, et si l'on avait davantage tenu compte des considérations régionales, nous n'en serions peut-être pas là aujourd'hui.

**Le président:** C'est bizarre, mais vous avez fait là une observation intéressante, sénateur Atkins. Si je me trouvais dans la même situation que vous, messieurs, il me semble que je tiendrais à protéger les pouvoirs d'orientation et d'examen du gouvernement, ce à quoi la plupart des gens s'opposent. Si je dis cela, c'est parce que je crois que la solution à ce problème sera nécessairement politique, dans le meilleur sens du terme. Le CRTC ne va pas proposer de nouvelles perspectives ou de nouveaux modèles pour un réseau de radiodiffusion public. Radio-Canada ne va pas non plus décider tout à coup, d'elle-même, de changer. Elle va continuer comme avant. Mais qui donc va s'en charger?

**Mr. Bélanger:** In the specific CBC/Radio-Canada document, it is considered to be Parliament's responsibility, and derives from a law that was passed. In that Act, a mandate is given to a public institution. The public institution has been active in that area for about 30 years. It originated the

## [Text]

d'années. C'est elle qui a parti le système canadien de radiodiffusion lorsque le gouvernement dans ces années-là l'a voulu ici. On respecte ça, on reconnaît tout ça.

Alors ce que l'on dit, trente ans plus tard, c'est que le système a évolué. La Société n'a plus le même rôle qu'il y a trente ans. Ce n'est plus le rôle de 1968. C'était un rôle impeccable à ce moment-là. Reconnaissons que le système s'est ouvert et a laissé la place à de nouveaux diffuseurs. Alors à ce moment-là, déterminons, puisqu'il s'agit d'argent public, le rôle du secteur public. Faisons-le par législation. Fixons les objectifs de tous les autres joueurs afin que le CRTC sache exactement sur quel pied danser.

Une fois le problème du secteur public réglé et le financement qu'on est prêt à lui consacrer, le reste devrait découler de sources. Les lois du marché devraient pouvoir jouer beaucoup plus facilement. Ce n'est pas en créant des pages et des pages de prescriptions au Conseil qu'ultimement on va régler les problèmes de la radiodiffusion au Canada. On a essayé d'en parler mais on n'a pas été tellement bien écouté. C'est ce qui est étrange avec ce projet de loi.

Finalement, c'est là où je vous reprends sur vos remarques de tantôt. Nous on a l'impression que ce n'est pas véritablement ni aux politiciens ni au gouvernement à qui on doit confier nos problèmes de gestion de tous les jours sur des questions de concurrence ou d'affaires déloyales. Si les objectifs étaient clairs et si le tribunal administratif avait les bons barèmes et n'avait pas à décider ce qu'on doit diffuser à telle ou telle heure, je pense qu'on pourrait s'en tirer beaucoup plus facilement et beaucoup plus honorablement. Faites donc confiance aux gens qui l'ont créé.

Je trouve que ce projet de loi constitue une tutelle finalement que je trouve absolument déplorable. Il me semble qu'après trente ans ou cinquante ans d'histoire avec les radiodiffuseurs publics et privés, (vous le savez, votre fils est impliqué en autant que je le sache), ces gens-là ont pris les risques. Les vrais risques ont été pris par le secteur privé. À toute et chacune des époques, cela est vrai. On a toujours de la misère à se le mettre dans la tête. On a toujours l'impression que c'est le secteur public qui a été le moteur des choses. Les risques ont été pris par le secteur public. Les gens qui ont forcé les choses, que ce soit au niveau de la câblodistribution, les services par satellite, les nouveaux services, ce n'est pas le secteur public qui a fait ça, c'est toujours le secteur privé.

Par ailleurs, on éprouve toujours le besoin de leur dire: bien non, ce n'est pas correct, vous allez nous mettre de l'américain, vous ne pouvez pas faire ci, vous ne pouvez pas faire ça. On est aussi responsable. Le Québec en est un exemple typique. Laissez les gens travailler, donnez les règles du jeu, par exemple, qui sont justes.

Quand il s'agit du secteur privé, les gens finissent par s'entendre. Mais quand il y a un partenaire et concurrent qui vient éponger les profits des deux autres en même temps, on est dans une situation impossible et cela le Parlement devrait le corriger. C'est la responsabilité des parlementaires qui ont le moyen entre les mains de l'établir. Ce projet loi C-40 ne le fait pas du tout.

## [Traduction]

Canadian broadcasting system, according to the government's wishes. We respect that, we recognize all of that.

What we are saying is that 30 years later, the system has evolved. The corporation does not play the same role it played 30 years ago. It does not have the role it had in 1968. Its role was perfectly suited to things as they were at that time. We have to recognize that the system has become broader and has made room for new broadcasters. And so we must determine, since we are dealing with public funds, the role of the public sector. Let us do so through legislative means. We should set the objectives of all the other parties involved so that the CRTC knows exactly where it stands.

Once the public sector issue has been settled and once we have decided how much funding we are willing to allocate to it, the rest should fall into place easily. The environment would be more conducive to the freeplay of market forces. We are not going to solve problems in the broadcasting field in Canada by writing reams and reams of directives for the Commission. We tried to discuss it but we could not seem to make ourselves heard. That is what is strange about the bill.

Finally, and this is where I take issue with the remarks you made earlier, we think that neither politicians nor the government should be responsible for the day-to-day management of problems involving competition or unfair business practices. If the objectives were clearly set out and the administrative tribunal had the proper criteria and did not have to decide what is to be broadcast at any given time, I think we could settle things much more easily and more honourably. Why not trust the people who created it?

I think this bill amounts to a kind of stewardship which I find absolutely deplorable. It seems to me that 30 or 50 years of history with public and private broadcasters (you know all about this, as your son is involved in this field, I believe) have shown that the latter have taken the risks. The real risks were taken by the private sector. This is true no matter what period you consider. We seem to have trouble getting this into people's heads. People are always under the impression that the public sector originated everything. The risks were actually taken by the private sector. All the changes were due to strenuous effort on the part of the private sector, whether in cable distribution, satellite service, or any of the new services.

But we always feel the need to say to them: «Well no, that will not do, you will be bringing in American programs, you cannot do this, you cannot do that.» We also have our share of the blame. Quebec is a typical example. Let people do their work, but give them a fair set of rules to go by.

People in the private sector always manage to arrive at some agreement. But when one partner and competitor comes in and grabs the profits of the other two players, that is an impossible situation and Parliament should step in to rectify things. That is the responsibility of parliamentarians, who do in fact have the means to act at their disposal. But Bill C-40 contains nothing of the kind.

[Text]

**M. Montigny:** Monsieur le Président, dans le fond, à toutes fins pratiques, le projet de loi n'a pas été assez figolé. Il ne se rend pas assez loin. Il ne fait pas encore état des vrais problèmes et de la situation à Radio-Canada. Je pense que le pouvoir de révision et le pouvoir de directive, c'est dans le fond tout simplement pour calfeutrer une situation qui n'est pas encore adéquate. Je pense qu'on aurait dû avoir le courage au départ de mieux cadrer la loi, de la rendre plus habilitante, de la rendre plus claire. Après ça, un tribunal administratif quasi-judiciaire est certainement capable d'administrer les choses à l'intérieur des balises qui lui sont données. Le Parlement pourra toujours de toute façon corriger ces balises. Je pense qu'il faut effectivement se rendre compte que les rôles sont différents. C'est aux législateurs à penser aux grandes politiques, aux grands courants, aux grandes directives.

Il peut le faire par l'intermédiaire de la législation et laisser l'administration courante de ça à un tribunal administratif quasi-judiciaire et tout le monde s'en portera mieux.

En ce qui a trait au caractère historique de la contribution du secteur privé madame Chaput-Rolland sera certainement d'accord avec moi j'ai fait ma thèse sur l'histoire de CKAC de 1922 à 1932. Et bien avant le CNR qui est devenu ou dont les stations sont devenues celles de Radio-Canada par la suite, le secteur privé avec la création de XWA qui est devenu CFCF en 1918 et CKAC en 1922 avait parti la radiodiffusion au Canada. La radiodiffusion publique est venue bien après dans les années 20. Alors nous avons toujours contribué de façon très efficace au système et nous demandons d'être capable d'avoir les moyens d'être capable de continuer à contribuer efficacement au système canadien de radiodiffusion.

**The Chairman:** Thank you very much, gentlemen. That was an excellent way to conclude. As Senator Atkins has said, yours is one of the best presentations we have heard.

**M. Grégoire:** Monsieur le Président, au nom de mes collègues nous vous remercions de nous avoir entendu.

(Le comité ajourne ses travaux.)

[Traduction]

**Mr. Montigny:** Mr. Chairman, in the final analysis, the bill has not been refined enough. It does not go far enough. It still does not take the real problems into account, nor the situation at Radio-Canada. I think that the power of revision and the power to issue guidelines are basically measures to shore up a situation that still falls short of the mark. I think we should have had the courage, right from the beginning, to make the bill stronger, clearer, a truly enabling piece of legislation. With that kind of legislation, a quasi-judicial administrative tribunal is certainly capable of administering things within the guidelines that have been provided to it. Parliament can always modify those guidelines if need be. I think we must indeed realize that the roles have changed. Legislators have the responsibility of defining broad policy guidelines and general directions.

They can do so through legislation and allow a quasi-judicial administrative tribunal to be responsible for the day-to-day application of the Act, and everyone will be better served.

As to the historical nature of the private sector's contribution (Ms Chaput-Rolland will certainly agree with me), I did my thesis on the history of CKAC from 1922 to 1932. And way before the CNR, whose stations became CBC stations later, the private sector with the creation of XWA (which became CFCF) in 1918, and of CKAC in 1922, launched broadcasting in Canada. Public broadcasting came much later, in the 20's. So we feel we have always made a very worthwhile contribution to the system and we are asking you to give us the means to continue to make an effective contribution to the Canadian broadcasting system.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup de votre excellent exposé. Merci beaucoup, messieurs. C'était là une excellente conclusion. Comme l'a dit le sénateur Atkins, votre témoignage a été l'un des plus intéressants que nous ayons entendus.

**Mr. Grégoire:** Mr. Chairman, on behalf of my colleagues, I want to thank you for having listened to us today.

(The Committee stands adjourned.)





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

*From Friends of Canadian Broadcasting:*

Ian Morrison;  
Frank Peers.

*From the Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF):*

Bernard Montigny;  
Charles Bélanger;  
Gilles Grégoire;  
Michel Chamberland;  
Michel Arpin.

*Des Amis de la radiodiffusion canadienne:*

Ian Morrison;  
Frank Peers.

*De l'Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF):*

Bernard Montigny;  
Charles Bélanger;  
Gilles Grégoire;  
Michel Chamberland;  
Michel Arpin.

1  
219  
83



Second Session  
Thirty-fourth Parliament, 1989-90-91

Deuxième session de la  
trente-quatrième législature, 1989-1990-1991

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

Tuesday, January 22, 1991

Le mardi 22 janvier 1991

**Issue No. 14**

**Fascicule n° 14**

**Fifth Proceedings on:**

**Cinquième fascicule concernant:**

Bill C-40, an Act to amend  
the Broadcasting Act

Projet de loi C-40, Loi modifiant  
la Loi sur la radiodiffusion

**APPEARING:**

**COMPARAÎT:**

The Honourable Marcel Masse, M.P.  
Minister of Communications

L'honorable Marcel Masse, député  
Ministre des Communications

**WITNESSES:**  
(See back cover)

**TÉMOINS:**  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Senator Finlay MacDonald, *Chairman*  
The Honourable Senator Keith Davey, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Atkins	*MacEachen, P.C. (or Frith)
Bonnell	*Murray, P.C. (or Doody)
Chaput-Rolland	Spivak
Forrestall	Stewart
Graham	Stollery
Leblanc	Turner

*\*Ex-Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable sénateur Finlay MacDonald  
*Vice-président:* L'honorable sénateur Keith Davey

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	*MacEachen, c.p. (ou Frith)
Bonnell	*Murray, c.p. (ou Doody)
Chaput-Rolland	Spivak
Forrestall	Stewart
Graham	Stollery
Leblanc	Turner

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate* on Wednesday, December 19, 1990:

“Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Atkins, seconded by the Honourable Senator Castonguay, for the second reading of the Bill C-40, An Act respecting broadcasting and to amend certain Acts in relation thereto and in relation to radio communication.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Atkins moved, seconded by the Honourable Senator Castonguay, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.”

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat*, le mercredi 19 décembre 1990:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Atkins, appuyé par l'honorable sénateur Castonguay, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-40, Loi concernant la radiodiffusion et modifiant certaines lois en conséquence et concernant la radiocommunication.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Atkins propose, appuyé par l'honorable sénateur Castonguay, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Gordon Barnhart

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JANUARY 22, 1991  
(22)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 3:35 o'clock p.m. this day in Room 257, East Block, the Chairman, the Honourable Senator Finlay MacDonald, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Atkins, Chaput-Rolland, Davey, Forrestall, Graham, MacDoanld, Spivak, Stewart, and Stollery. (9)

*Other Senator present:* The Honourable Senator Rossiter.

*In attendance:* René Lemieux, Political and Social Affairs Division, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The Official Reporters of the Senate.

*Appearing:*

The Honourable Marcel Masse, P.C., M.P., Minister of Communications.

*Witnesses:**From the Department of Communications:*

Alain Gourd, Deputy Minister;

Paul Racine, Assistant Deputy Minister, Communications Policy;

Michael Helm, Director-General, Broadcasting;

Elizabeth Gilhooley, Senior Counsel.

The Committee, in compliance with the Order of Reference dated December 19, 1990, continued its study of Bill C-40, an Act respecting broadcasting and to amend certain Acts in relation thereto and in relation to radiocommunication.

The Minister made a statement and, with the witnesses, answered questions.

At 5:05 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 22 JANVIER 1991  
(22)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 35, à la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Finlay MacDonald (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Atkins, Chaput-Rolland, Davey, Forrestall, Graham, MacDonald, Spivak, Stewart et Stollery. (9)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Rossiter.

*Présent:* René Lemieux, Division des affaires politiques et sociales, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Compareît:*

L'honorable Marcel Masse, c.p., député, ministre des Communications.

*Témoins:**Du ministère des Communications:*

Alain Gourd, sous-ministre;

Paul Racine, sous-ministre adjoint, Politique des communications;

Michael Helm, directeur général, Radiodiffusion;

Elizabeth Gilhooley, avocat conseil.

Conformément à l'ordre de renvoi du 19 décembre 1990, le Comité poursuit l'étude du projet de loi C-40, Loi concernant la radiodiffusion et modifiant certaines lois en conséquence et concernant la radiocommunication.

Le ministre fait une déclaration, puis répond aux questions avec les témoins.

À 17 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité*

Charles Robert

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, January 22, 1991

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-40, to amend the Broadcasting Act, met this day at 3.30 p.m., to give consideration to the bill.

**Senator Finlay MacDonald** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** We are continuing our examination of Bill C-40, a bill to amend the Broadcasting Act. We are very pleased to have with us the Minister of Communications, the Honourable Marcel Masse. The committee assumes the minister will be our last witness. I remind the members of the committee, if they have not yet received the notice, that it was decided that we would probably have our final meeting tomorrow morning at 10:30 a.m. in this room.

Mr. Minister, I realize that you have quite an afternoon ahead of you. I understand you have a vote.

**The Honourable Marcel Masse, Minister of Communications:** We have been asked to be in the house at 5:00 p.m. because the vote will be between 5:00 and 6:00. I understand that the house will be adjourned at 6:00.

**The Chairman:** So you have an hour and a quarter, possibly?

**Mr. Masse:** That is possible, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Minister, will you please proceed?

**M. Masse:** Honorables sénateurs, j'ai une petite déclaration d'ouverture.

Il y a maintenant un peu plus d'un mois que le projet de loi C-40 se trouve devant le Sénat. Votre comité a eu l'occasion de l'étudier de près et d'entendre les commentaires de plusieurs témoins. Je ne m'attarderai pas à faire une longue présentation d'ordre général.

J'ai suivi attentivement et avec grand intérêt le déroulement des audiences publiques de ce comité et j'ai été fort impressionné par les connaissances du milieu de la radiodiffusion et des enjeux politiques et juridiques qui s'y rattachent. Je m'en tiendrai à quelques questions évoquées par les membres du comité et les témoins. Mais d'abord, pour situer mes propos, je tiens à vous rappeler que le projet de loi C-40 n'est pas de facture toute récente. Il est le fruit d'un long processus qui constitue une des révisions les plus exhaustives faites par le gouvernement canadien en matière de politique culturelle.

J'ai eu le plaisir d'amorcer ce travail avec la formation, en mai 1985, du groupe de travail sur la politique de la radiodiffusion. Près de six ans plus tard, le projet de loi, dont votre comité est saisi, est un document qui: reflète, en grande partie, des recommandations du groupe de travail et du comité permanent de la Chambre des communes; a subi l'examen approfondi de deux comités législatifs; a été modifié à la lumière de leurs commentaires; a été examiné, à deux reprises, en trois

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 22 janvier 1991

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, saisi du projet de loi C-40, Loi concernant la radiodiffusion, se réunit ce jour à 15 h 30 pour étudier ledit projet de loi.

**Le sénateur Finlay MacDonald** (*président*) préside la séance.

**Le président:** Nous reprenons l'étude du projet de loi C-40, Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion. Nous sommes heureux d'avoir parmi nous monsieur Marcel Masse, ministre des Communications, qui sera notre dernier témoin. Je vous rappelle par ailleurs—au cas où vous n'auriez pas encore reçu l'avis—qu'il a été décidé que notre dernière réunion aurait lieu demain matin à 10 h 30 dans cette même salle.

Je sais, monsieur le ministre, que vous avez un après-midi extrêmement chargé et qu'entre autres, il doit y avoir un vote.

**L'honorable Marcel Masse, ministre des Communications:** Nous devons en principe être à la Chambre à 17 heures, le vote intervenant entre 17 heures et 18 heures, heure à laquelle la Chambre sera ajournée.

**Le président:** Donc vous auriez une heure et quart à nous consacrer si je comprends bien.

**M. Masse:** C'est possible monsieur le président.

**Le président:** Vous avez la parole monsieur le ministre.

**Mr. Masse:** Honorable senators, I would like to make a brief opening statement.

Bill C-40 was referred to the Senate a little over a month ago. Your Committee has had the opportunity to consider it at length and to receive the observations of a number of witnesses. I will not proceed with a lengthy policy statement.

I have taken great interest in the public hearings of this Committee and I was much impressed by the many knowledgeable things I heard concerning broadcasting and the political and legal issues connected with it. I would like to limit what I have to say to some of the questions raised both by members of the Committee and by some of the witnesses. Before that, however, in order to outline the background of what I have to say, I would like to remind you that Bill C-40 is not something that was just recently thought up. It is, rather, the result of a long process which, taken as a whole, constitutes one of the most comprehensive reviews ever undertaken by the Government of Canada in the field of cultural policy.

I had the pleasure of initiating this whole process in May 1985, by setting up a task force on broadcasting policy. Almost six years later, the Bill presently under consideration by your Committee is, to a large extent, a reflection of the recommendations formulated both by that task force and by the Standing Committee of the House of Commons. This piece of legislation was given thorough consideration by two parliamentary committees and was amended in consequence. It was twice con-

## [Text]

sième lecture à la Chambre des communes; et enfin, a suscité l'intérêt des témoins qui ont comparu devant vous.

Le projet de loi C-40 est un document fouillé, fruit d'un véritable consensus. Florian Sauvageau qui était un des deux coprésidents de la Commission à laquelle j'ai fait référence, l'a bien dit dans une lettre qu'il adressait, en décembre 1988, au ministre des Communications: Vous avez de la veine au sujet du projet de loi... un beau compromis tout à fait canadien. Il y a bien encore quelques quarterons de résistance, à droite comme à gauche, mais vous n'arriverez jamais, cher ministre, à satisfaire ces ultras puisque le Canada, vous le savez bien, se gouverne au centre.

Si j'ai bien compris, trois questions semblent vous préoccuper particulièrement: les pouvoirs du gouverneur en conseil à l'égard du CRTC, la création de sous-comités du conseil d'administration de la Société Radio-Canada et enfin, le principe selon lequel ceux qui entendent la cause prennent la décision.

Ce sont en effet des questions très importantes qu'on a soulevées, à quelques reprises, au cours des cinq dernières années. C'est pourquoi j'apprécie d'avoir l'occasion d'expliquer les motifs des dispositions du projet de loi à ces sujets.

Ces trois points font partie du projet de loi depuis son dépôt au parlement en 1988.

Les pouvoirs de donner des instructions et d'examiner les décisions du CRTC, quoique complémentaires, diffèrent nettement par leur finalité. C'est pourquoi le projet de loi C-40 propose les deux, comme le recommandait le comité permanent des communications et de la culture de la Chambre des communes, aux recommandations 10 à 17 de son 5e rapport. Le projet de loi reconnaît également l'importance d'un organisme de réglementation indépendant et restreint rigoureusement l'application de ces pouvoirs.

Le pouvoir de donner des instructions au CRTC au chapitre des grandes questions d'orientation établira clairement le rôle et la responsabilité du gouverneur en conseil dans la préparation des politiques. Ce pouvoir autorise le gouverneur en conseil à donner des instructions d'application générale fondées sur les objectifs énoncés à l'article 3 de la loi.

Je tiens à souligner que ce pouvoir ne peut s'appliquer ni à l'octroi des licences ni aux questions dont l'étude est en cours au CRTC. De plus, avant de donner une instruction, le gouverneur en conseil doit: consulter le CRTC; susciter les commentaires du public en publiant, dans la *Gazette du Canada*, un projet d'instruction, et soumettre le projet à l'étude des comités parlementaires des deux Chambres pendant une période de quarante jours.

Ce n'est qu'après ces quarante jours et une dernière consultation auprès du CRTC qu'une instruction peut être donnée.

Ce pouvoir pourrait, par exemple, servir à la mise en oeuvre d'ententes négociées entre les gouvernements fédéral et provinciaux.

D'autre part, la convergence des technologies de la radiodiffusion et des télécommunications soulève déjà des questions d'importance pan-canadienne qui pourraient avoir des inciden-

## [Traduction]

sidered in third reading at the House of Commons and aroused the interest of the witnesses who have appeared before you.

Bill C-40 is a well-researched piece of legislation borne of consensus. Florian Sauvageau, one of the two cochairmen of the taskforce, was very clear about this in a letter he sent to the minister of Communications in December of 1988. You have been very lucky with this Bill... The perfect Canadian compromise. There are still isolated pockets of resistance, both on the right and on the left, but, minister, you will never be able to satisfy these extremists since, as you know full well, the middle path is the Canadian way."

I sense that three issues are of particular concern to you: the powers of the Governor in Council with respect to the CRTC, the setting up of various subcommittees within the CBC board of directors and, finally, the principle according to which the decision must be taken by those who heard the case.

These are, indeed, important issues that have been raised more than once within the last five years. That is why I am glad to have this opportunity to explain some of the reasons underlying the provisions that deal with these questions in the Bill.

These three issues were addressed by the Bill ever since it was submitted to Parliament in 1988.

The powers to give direction and to review the decisions of the CRTC are complementary but are not directed to the same goal. That is why Bill C-40 provides for both as was recommended by the Standing Committee of the House of Commons on Communications and Culture, more precisely under recommendations 10 to 17 of its fifth report. The Bill also recognizes the importance of the role played by an independent regulatory agency and applies strict limits to the exercise of those powers.

The power to issue directions to the CRTC on broad policy matters clearly establishes the Governor in Council's role and responsibility with respect to policy development. The Governor in Council is authorized to issue directions of general application based upon the objectives set out in section 3 of the Act.

I would like to point out that this power does not apply to the issuance of licences nor to matters pending before the Commission. Furthermore, before issuing a direction, the Governor in Council must: consult the CRTC and invite comments from the public by publishing the draft direction in the *Canada Gazette*, and submit a proposed order to committees of each House for a period of 40 days.

Only after the 40 days and a final consultation with the CRTC can the order be issued.

This power might be used, for example, for the implementation of federal-provincial agreements.

On the other hand, the convergence of broadcasting and telecommunication technologies already raises a number of major pan-Canadian issues that may have a major impact on

*[Text]*

ces majeures sur notre économie et notre stratégie industrielle. Ces questions dépassent, elles aussi, la juridiction d'un tribunal administratif.

La technologie évolue souvent plus rapidement que les instruments juridiques. Si l'on veut permettre, dans l'intérêt public, une intervention de l'État appropriée et ponctuelle, le gouvernement doit pouvoir orienter l'évolution des politiques qui régissent nos industries de communications sans que cela n'entraîne, à chaque fois, un amendement de la loi.

Le pouvoir d'examiner les décisions du CRTC est différent lui et il sert à la fois de complément parce qu'il donne lieu, de fait, à un processus d'appel. On l'a conservé parce que les particuliers ou les groupes qui prétendent ne pas avoir été dûment entendus puissent l'être. Les Canadiens ont le droit d'interjeter appel au sujet des décisions rendues par les organismes de réglementation. Je crois qu'il y a lieu de maintenir ce droit.

Le CRTC et d'autres témoins ont prétendu que l'appel aux tribunaux serait suffisant. Mais il faut noter que le recours à la cour d'appel du Canada ne porte que sur des questions de droit ou de compétence.

Sans le pouvoir de révision, les décisions du CRTC seraient donc sans appel au regard de l'interprétation de la politique énoncée dans la loi; les tribunaux n'ont jamais remis en question une interprétation du CRTC et ils ont confirmé que les questions de politique relèvent des législateurs.

Le pouvoir de révision des décisions du CRTC accorde également au gouverneur en conseil le droit d'interjeter appel s'il croit qu'une décision relative à une licence va à l'encontre d'un objectif de la loi ou d'une instruction.

Toutefois, pour respecter l'autonomie du CRTC, le projet de loi limite la portée de ce pouvoir et rend le processus de révision davantage ouvert et transparent. Je rappelle par ailleurs que le pouvoir du gouverneur en conseil se limite au renvoi d'une décision au CRTC ou à son annulation; il ne peut la modifier.

Soyons clairs: nul pouvoir ou conjugaison de pouvoirs dans le projet de loi C-40 ne permettrait au gouverneur en conseil d'intervenir dans l'octroi d'une licence particulière.

Les recommandations du groupe de travail (au chapitre 6, à la page 171 de la version française) et du comité permanent (recommandation 65 de son 6<sup>e</sup> rapport) reconnaissent les caractères particuliers des radiodiffusions de langue française et de langue anglaise. Le gouvernement est d'accord et il y a lieu de s'assurer que le CRTC et la Société Radio-Canada reconnaissent eux aussi cette réalité.

Le groupe de travail recommande (au chapitre 8, à la page 236 de la version française) que l'on reconnaisse l'autonomie des services français de la Société Radio-Canada. L'objectif du gouvernement n'est pas de scinder la société en deux mais plutôt de faire reconnaître des réalités de marché.

Enfin, le comité permanent a, dans son 6<sup>e</sup> rapport (aux recommandations 67 et 68), identifié certains problèmes qui ont trait au processus décisionnel du CRTC et il proposait une approche plus ouverte et moins centralisée qui tienne compte des besoins des régions. De plus, une étude réalisée par Christopher Johnston, de la firme Johnston & Buchan, pour le

*[Traduction]*

our economy and industrial strategy. These issues are also outside the jurisdiction of an administrative tribunal.

Technology is developing more rapidly than the legal instruments. If, in the public interest, we want to enable the government to take appropriate and timely action, it must be able to direct the development of the policies that govern our communication industries without having to amend the Act each time.

The power to review CRTC decisions is different. This is complementary, because it in fact creates an appeal procedure. We kept this for individuals and groups who claim that they were not given a fair hearing. Canadians have the right to appeal decisions issued by regulatory agencies. I believe that this right should be maintained.

The CRTC and other witnesses claimed that appeal before the courts would suffice. But it should be pointed out that an appeal to the Federal Court applies only to questions of law or jurisdiction.

Without the review power, there would therefore be no appeal from CRTC decisions concerning its interpretation of the policy set out in the Act; the courts have never over-turned a CRTC interpretation, and they have confirmed that the legislators are responsible for policy issues.

The power to review CRTC decisions also authorizes the Governor in Council to appeal if he believes that a licensing decision is contrary to an objective of the Act or a direction.

However, to respect the CRTC's autonomy, the Bill limits the scope of the power to review and makes the review process open and transparent. I would furthermore like to point out that the Governor in Council's power is limited to referring the decision back to the Commission or to setting it aside; it cannot amend the decision.

Let us be clear: there is no power or combination of powers in Bill C-40 that would allow the Governor in Council to intervene in the issuance of a particular licence.

The task force's recommendations (in chapter 6, on page 171 of the French version) and those of the standing committee (recommendation 65 of its 6th report) recognize the special nature of French language and English language broadcasters. The government agrees, and we must ensure that the CRTC and the Canadian Broadcasting Corporation both also recognize this reality.

The task force recommends (chapter 8, on page 236 of the French version) that the autonomy of the CBC's French language services be recognized. The government is not aiming to split the Corporation in two, but to recognize the market realities.

Finally, in its 6th report (recommendations 67 and 68), the standing committee identified certain problems concerning the decision-making process in the CRTC, and it proposed a more open and less centralized approach that would take regional needs into account. Furthermore, a study carried out by Christopher Johnston, of Johnston and Buchan, for the Law Reform

*[Text]*

compte de la commission sur la réforme du droit, recommandait l'adoption d'un processus décisionnel selon lequel ceux qui entendent la cause en décident. Par la suite, le comité permanent de la Chambre a appuyé cette recommandation (recommandation 79 de son 6e rapport).

Les modifications au processus décisionnel du CRTC qui figurent dans le projet de loi C-40 tiennent compte de ces recommandations.

Le pouvoir décisionnel du CRTC sera décentralisé, de sorte que les comités du CRTC qui tiendront des audiences dans tout le Canada ne se contenteront plus d'entendre les questions qui leur seront soumises mais prendront également des décisions. Les radiodiffuseurs et le public qui participeront à ces audiences sauront que ceux qui entendent la cause en décident.

Par ailleurs, le gouvernement reconnaît que les décisions du CRTC doivent, en vertu du mandat du conseil, refléter les politiques et les objectifs pan-canadiens. Afin d'assurer l'uniformité de l'interprétation de la politique canadienne de radiodiffusion et de ses règlements, l'article 20.(4) oblige les membres des comités ad hoc à consulter le CRTC. En ce sens, le sénateur Norman Atkins (que j'ai le plaisir de saluer) a très bien saisi les dispositions de la nouvelle loi en disant qu'elles reconnaissent à la fois les bénéfices de la consultation collégiale et le principe fondamental de la justice selon lequel ceux qui entendent la cause prennent la décision.

Nous vivons à une époque où, en matière de radiodiffusion, l'évolution a été très rapide. Depuis l'entrée en vigueur de la loi actuelle en 1968, les innovations technologiques ont révolutionné les services de programmation; ils ont notamment élargi l'éventail des services offerts par voie des ondes, par câble et par satellite.

Pour s'assurer que les objectifs primordiaux qui ont orienté la politique canadienne de la radiodiffusion depuis l'adoption de la première loi en la matière, soit celle de 1932, demeurent pertinents, il nous faut encore une fois réajuster la loi.

Quels sont ces objectifs primordiaux? Il y en a deux et ils sont interreliés. Premièrement, il faut s'assurer que partout au Canada les Canadiens ont accès à un éventail de services de programmation en anglais et en français qui illustrent les réalités canadiennes;

Deuxièmement, il faut assurer la production et la diffusion d'émissions canadiennes de qualité.

Je vous remercie. Je vous invite maintenant à me poser quelques questions après vous avoir dit combien il me fait plaisir de vous rencontrer cet après-midi.

**The Chairman:** Thank you, minister. Senator Davey, you first question?

**Senator Davey:** Mr. Minister, first of all, thank you very much for being here. We know this is a busy time for you. I want to assure you that we are not here to block the bill. There is no doubt that this bill's time has come. However, we do have some genuine concerns. They are principally the concerns that you have documented. Several of my colleagues will deal with those specifics. However, I want to put before you two broader questions, and perhaps if time will allow, I will have one specific question later.

*[Traduction]*

Commission, recommended the adoption of a decision-making process in which those who heard the issue would decide. Subsequently, the House Standing Committee supported this recommendation (recommendation 79 of its 6th report).

The changes to the CRTC decision-making process that appear in Bill C-40 take these recommendations into account.

The CRTC's decision-making power will be decentralized, so that CRTC panels who conduct hearings throughout Canada will no longer merely hear the issues submitted to them, but will also make the decision. The broadcasters and the public who participate in these hearings will know that those who have heard the applications will decide.

Furthermore, the government recognizes that the CRTC's decisions must, under its mandate, reflect Canada-wide policies and objectives. In order to ensure consistency in the interpretation of the Canadian broadcasting policy and its regulations, section 20(4) obliges the members of its ad hoc panels to consult the CRTC. In this respect, Senator Norman Atkins (whom I'm pleased to greet) very clearly interpreted the provisions of the new Act when he said that they recognized both the benefits of collegiate consultation and the basic principle of justice according to which those who hear a case make the decision.

The field of broadcasting has been developing very quickly. Since the present Act came into effect in 1968, technological innovations have revolutionized programming services; they have broadened the range of services available off-air, on cable and by satellite.

To ensure that the primary objectives that have underlined Canadian broadcasting policy since the first Act on the subject was adopted in 1932 remain pertinent, we have to amend the Act again.

What are these primary objectives? There are two, and they are interrelated. First, we must ensure that Canadians throughout Canada have access to a range of English and French language programming services that reflect Canadian realities.

Second, we must ensure that quality Canadian programs are produced and broadcast.

Thank you. I would be happy to answer your questions, and I would like to say that it is a pleasure for me to meet with you this afternoon.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. Vous avez la parole, sénateur Davey.

**Le sénateur Davey:** Je tiens tout d'abord à remercier le ministre d'être venu, et ce d'autant plus que nous savons qu'il est extrêmement occupé. Je tiens par ailleurs à vous assurer que nous n'avons nullement l'intention d'entraver l'adoption du projet de loi, qui vient d'ailleurs à point nommé. Cependant, nous avons certaines préoccupations que vous avez vous-même évoquées. Mes collègues en parleront plus en détail, mais moi je voudrais commencer par vous poser deux questions généra-

[Text]

You end your document: "... we must ensure the creation and presentation of more and better Canadian programming." What we have heard throughout our meetings, throughout the debates, throughout the committees and from Senator Atkins and others is Canada, Canada, Canadian, Canadian, Canadian. I would just like to put a couple of things on the record about Canadian programming and about the Canadian aspects of the bill and the kind of progress we have made in all the years that we have been worried about Canadianizing, if you will, the Broadcasting Act and broadcasting in Canada.

Everyone here will be aware of these statistics, but I would just like to read them to put things in perspective, and again to put them on the record.

Watching television is the number one leisure activity for Canadians. We spend on average more than twenty-four hours each week in front of the TV. Each year, Canadian children watch almost one thousand hours of television compared to eight hundred hours spent in school. Ninety-five per cent of Canadians are radio listeners, spending eighteen hours per week at the activity. Two-thirds of Canadians say that watching television is their favorite pastime. More than 50 per cent of Canadians say that broadcasting is their principal source of news and information.

As ACTRA has said, and I am sure you are all aware of this particular comment, Canada is a culturally-occupied country. Seventy-one per cent of all programs viewed by Canadians on English TV are primarily American; 97 per cent of screentime in Canadian cinemas is devoted to foreign, primarily American, movies; 75 per cent of our domestic book market and 71 per cent of the periodical market consists of imported foreign products, mostly American; 85 per cent of Canada's sales of records and tapes manufactured in Canada are from imported master tapes. The spread of cable television has become increasingly true throughout Canada with over 70 per cent of the English television programs available being foreign, and only two per cent of English drama being Canadian.

I could go on and on. I know that the people in this room are aware of these dreary statistics, and forgive me for reading them into the record. However, Mr. Minister, I sponsored the 1968 Broadcasting Act through the Senate. We had high hopes. Minus the technology of today, we said all of these things. We were determinedly Canadian; we have not succeeded. Now you say you are going to be determinedly Canadian. As I am very concerned about the situation, I am wondering what will be different about this bill with this minister?

**Mr. Masse:** First of all, you are quite right to express all of those figures and statistics. They are facts. They are not just the result of policies. They are a result of geography and a result of the fact that of this country's twenty-six million people, nineteen million of them share the same language as the United States. The United States, with its population of two hundred and fifty million, is the biggest producer of cultural

[Traduction]

les, et s'il me reste du temps, j'aborderai une question d'ordre pratique.

Vous avez dit à la fin de votre exposé que nous devons renforcer la programmation canadienne aussi bien au plan qualitatif qu'au plan quantitatif. Tout au long des discussions les mots Canada et Canadien revenaient sans cesse sur le tapis. C'est dans cette optique que je voudrais préciser comment j'entrevois la canadienisation de la programmation et les progrès intervenus dans ce domaine au fil des ans.

Les statistiques à cet égard sont bien connues de tous mais je tiens néanmoins à les répéter pour faire le point.

La télévision est le passe-temps favori des Canadiens et nous passons en moyenne plus de 24 heures par semaine devant le petit écran. Chaque année les enfants canadiens passent près de 1 000 heures devant la télévision contre 800 heures seulement à l'école. Quatre-vingt-quinze pour cent des Canadiens écoutent également la radio à raison de 18 heures par semaine. Deux tiers de nos compatriotes affirment que la télévision est leur passe-temps favori. Plus de la moitié des Canadiens estiment que la radiodiffusion est leur principale source de nouvelles et de renseignements.

Selon ACTRA, le Canada est un pays occupé au plan culturel. En effet, 71 p. 100 de la programmation présentée à la télévision de langue anglaise vient des États-Unis tandis que 97 p. 100 des films projetés dans les cinémas canadiens sont des films étrangers, essentiellement américains. Soixante-quinze pour cent des livres et 71 p. 100 des périodiques vendus au Canada viennent de l'étranger, et essentiellement des États-Unis. Quatre-vingt-cinq pour cent des disques et des bandes vendus au Canada ou fabriqués au Canada ont été fabriqués à partir de bandes importées. Soixante-dix pour cent de la programmation sur la câblodistribution de langue anglaise provient de l'étranger, et 2 p. 100 seulement des dramatiques sont d'origine canadienne.

Je pourrais vous citer un tas d'autres chiffres. Nous les connaissons d'ailleurs tous et je m'excuse de vous en avoir donné lecture, monsieur le ministre, mais il se fait que c'est moi qui en 1968 ait parrainé la Loi sur la radiodiffusion au Sénat. À l'époque nous étions très optimistes et on affirmait tout comme maintenant qu'il fallait assurer la canadienisation de la programmation, à cette différence près que depuis lors la technologie a beaucoup évolué. Malheureusement nous n'avons pas réussi. Or, vous nous assurez que cette fois-ci la canadienisation sera chose faite. Je me demande si on peut réellement s'attendre à ce que les choses changent.

**M. Masse:** Les chiffres que vous avez cités sont malheureusement conformes à la réalité. Mais cette réalité n'est pas due uniquement à des facteurs politiques. Elle tient également à des facteurs géographiques ainsi qu'au fait que sur les 26 millions d'habitants que compte le Canada, 19 millions sont de langue anglaise tout comme les Américains. Or, les États-Unis, dont la population est de 250 millions d'habitants, sont les premiers producteurs de biens culturels au monde et c'est

## [Text]

goods in the world and it is just across our border. The statistics you gave come primarily from that geographical fact.

With French Canadians, you do not have exactly the same situation. That is why the language is very important. French Canada has its own problems because the market is not big enough to sustain all their cultural goods. If I take some figures given to us by UNESCO, a market should be at least ten to twelve million people in order to support sound recording industries, book publishing and periodicals. So those figures have to be split in French Canada where there is a tendency in terms of television, for instance, for people to watch French Canadian television with French Canadian stories and actors and so on.

In English Canada we do not have the same phenomenon for reasons you know better than I. What we have to do, first of all, is to take into account the reality and define policies, and provide subsidies to Telefilm and all kinds of other institutions in order to improve the situation. Two or three years ago, this government launched a process to define a law to develop new programs through Telefilm and through CBC, and to have more facilities to develop a higher percentage of Canadian products on CBC. This law will help the CRTC to develop a new pattern with the private sector whereby they will have a give and take approach to help them to have more Canadian content.

With respect to the former law, I do not know exactly what the quality was, but the CRTC had the right. However, their right was so big that they never used it; i.e., the right to cancel a licence if the licensee did not follow their first proposal. But we think that the new approach will help. One of the reasons why few people in the private sector support this aspect of the law, namely the new empowerment of the CRTC, is because they do not understand that a big stick never used is sometimes better than the small one that is used the year round.

I do not say that we will change the world, because we cannot change geography. We cannot change the demography between Canada and United States, but due to the degree of consultation through the task force, the House of Commons committees and all their consultations with the department, we feel that this is a package which will improve the situation. However, we know the future is not entirely bright.

First of all, Canadians will fight for their right to be free to import and to look at what they want on television. I do not think it is possible to do in Canada what they have done in Europe for many years where they have had a closed border television approach. In that case, if you do not have a certain number of channels authorized by the government, you do not have access to television. The Canadian system is wide open.

We have a balanced approach with the CRTC for cable operators. You have to have some Canadian channels to which you add some American channels. In the future, satellites will certainly create a lot of difficulties for the regulator in an open world where it may be possible for Canadians to have in their own homes one hundred to one hundred fifty channels coming

## [Traduction]

ce géant que nous avons pour voisin. Donc les statistiques que vous avez citées traduisent essentiellement cette réalité géographique.

Pour les Canadiens français, la situation n'est pas la même. C'est la raison pour laquelle la question linguistique est tellement importante. Le Canada français a d'ailleurs des problèmes sur ce plan, car le marché n'est pas suffisamment important pour assurer la rentabilité de toute la production culturelle. D'après les statistiques de l'UNESCO, il faut un minimum de 12 millions d'habitants pour assurer la rentabilité de l'industrie du disque et du livre. Par ailleurs, au Canada français, les gens ont plutôt tendance à regarder des émissions de télévision où les scénarios, les comédiens et les thèmes sont d'origine canadienne-française.

La situation est toute autre au Canada anglais et ce pour des raisons bien connues. Il faut donc tenir compte de tous ces facteurs et essayer d'améliorer la situation grâce à toute une série de mesures. Il y a deux ou trois ans, le gouvernement a pris des mesures législatives et autres afin de privilégier la programmation canadienne par le canal de Téléfilm et de Radio-Canada. Cette loi devrait en principe permettre au CRTC d'ouvrir un nouveau dialogue avec le secteur privé pour l'aider à augmenter le contenu canadien.

En ce qui touche à l'ancienne loi, je ne sais pas de quelle qualité était la programmation, mais le CRTC se prévalait très rarement de son droit d'annuler une licence, même lorsque les conditions n'étaient pas respectées. Nous estimons cependant que les nouvelles dispositions devraient améliorer la situation. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le nouveau pouvoir accordé au CRTC n'enthousiasme guère le secteur privé, lequel n'a pas encore compris qu'un gros bâton qui n'est jamais utilisé peut dans certaines circonstances être préférable à une baguette utilisée sans arrêt.

Il est par ailleurs évident qu'il est impossible de changer ni le facteur géographique ni l'équilibre démographique existant entre le Canada et les États-Unis. Nous estimons néanmoins que ce texte qui a pris en compte les conclusions du groupe de travail, les délibérations du comité de la Chambre des communes ainsi que les consultations menées avec le ministère devrait permettre d'améliorer la situation, même si la perfection n'est pas de ce monde.

Il ne faut pas oublier en effet que les Canadiens tiennent à leurs droits à importer et à regarder ce que bon leur semble à la télévision. Et il n'est pas question de faire chez-nous ce que l'on fait en Europe depuis de nombreuses années, où l'on a pour ainsi dire créé un cordon sanitaire autour de la télévision. En Europe, seul l'État attribue les chaînes, alors que chez-nous la télévision est libre.

En ce qui concerne la câblodistribution, le CRTC a adopté une politique bien équilibrée en imposant un certain nombre de chaînes canadiennes ainsi que des chaînes américaines. Mais il est certain qu'à l'avenir la réglementation sera encore plus difficile à cause des satellites qui permettront de capter 150 différentes chaînes provenant d'Espagne, de France, d'Angleterre,

## [Text]

directly by satellite from Spain, France, England, Australia and the United States. So the concept of quota content will probably change in the future.

We have another prospective defeat in the pay-per-view system, whereby Canadians will have the right to choose among a series of film. I do not know, but perhaps it will be possible for the regulator to say that in order to have a pay-per-view system, we must have X per cent of Canadian film offered. However, the consumers will choose what they want.

I have given those two examples just to show that the future technologies will just put more strength on the Canadian content aspect. So we have no choice. We will survive in that world by quality; not just by quantity, control and quota.

We have good quality in terms of creation in Canada, in terms of writers in English Canada and French Canada. We have good actors. We have good metteurs en scène. We know how to do things, but we will have to survive in a different world than will France, Italy, Germany or England. Quality will always be important. We will always need more "help" by the government than other countries because of our different place in the world.

Even with your figures, senator, I do not think that we should become discouraged. Those are facts; facts which are perhaps better than they were twenty or forty years ago. These are not the figures that you see in any other OECD nation, I agree with you. It shows the particular problem that Canada has, but we should not give up. We should pursue our policies. We should develop those policies with the people, with the communities, with the provinces where they have responsibilities and pursue our goals, but it has never been easy and it will not be easy.

**Senator Davey:** I accept your answer in good faith. I understand the problems and that the problems are becoming increasingly difficult, but I would urge you, minister, that if you have to be mean and tough, and sometimes you may have to be, then for heaven's sakes, be mean and tough because I think that is the mistake that we have made in the past. I have one other general question.

**Mr. Masse:** Senator, I have figures here to illustrate that we are making progress. The percentage of Canadian programs at the peak hours was 19.6 per cent in 1984. In 1988-89, it was 25 per cent. We are making progress, but we have to take into account some aspects that other countries do not. So our policies work, but we have not reached the average of OECD nations in most of the figures you have given.

**Senator Davey:** With respect, and with the high regard by which I hold you, it is a pretty gradual growth. It is there, but my grandchildren may see it up to 50 per cent. Who knows? It is the kids that particularly worry me.

I have one other concern, Mr. Chairman, which I have not put before this committee heretofore, and I say this to Senator Atkins. I may have made a brief reference to it in my speech in

## [Traduction]

d'Australie et des États-Unis. Dans ces conditions, le principe même du contingentement n'aura plus de sens.

Par ailleurs, grâce à la télévision payante, les téléspectateurs canadiens pourront également effectuer des choix. Il se peut que le CRTC fasse imposer un certain pourcentage de films canadiens dans la télévision payante. Mais en dernière analyse, ce sera aux usagers de choisir.

Ces deux exemples que je viens de vous citer montrent que les nouvelles technologies risquent d'aggraver le problème du contenu canadien. En fait, nous n'avons pas de choix. Seule la qualité nous permettra de survivre, et non pas un système de contrôle ou de contingentement.

Or, nous avons de bons écrivains et de bons acteurs tant au Canada anglais qu'au Canada français. Nous avons également de bons metteurs en scène et nous savons réaliser de bons spectacles. Mais notre vision du monde diffère de celle des Français, des Italiens, des Allemands ou des Anglais. Ce qui compte avant tout c'est la qualité. Le gouvernement devra toujours accorder plus d'aide, si je puis dire, que ceux des autres pays parce que notre situation est différente.

Même si l'on accepte vos chiffres, sénateur, je ne pense pas qu'il y ait lieu de se décourager. Ces chiffres reflètent une réalité et représentent probablement une amélioration par rapport à il y a 20 ou 40 ans. Ce ne sont pas les mêmes chiffres que pour les autres pays de l'OCDE. Je suis d'accord. Ils montrent bien que le Canada a un problème particulier, mais nous ne devrions pas abandonner. Nous devons maintenir notre politique et l'améliorer avec l'aide de la population, des collectivités et des provinces, dans leurs domaines de compétence, et nous devons poursuivre nos objectifs. Mais cela n'a jamais été facile et ce ne le sera jamais.

**Le sénateur Davey:** J'accepte votre réponse, en toute bonne foi. Je comprends quels sont les problèmes, et je conçois qu'ils sont de plus en plus difficiles, mais si vous devez vous montrer dur, comme c'est parfois le cas, je vous prie instamment, monsieur le ministre, de le faire parce que c'est l'erreur que nous avons faite dans le passé, d'après moi. Je voudrais aussi vous poser une autre question générale.

**M. Masse:** Sénateur, j'ai ici des chiffres qui montrent que nous réalisons des progrès. En 1984, le pourcentage des émissions canadiennes présentées aux heures de pointe était de 19,6 p. 100, alors qu'il s'élevait à 25 p. 100 en 1988-1989. Nous faisons des progrès, mais il faut tenir compte de certains aspects de la vie canadienne qui ne sont pas présents dans d'autres pays. Donc, notre politique est efficace, même si nous n'avons pas atteint la moyenne des pays de l'OCDE, en ce qui concerne la plupart des chiffres que vous avez cités.

**Le sénateur Davey:** Avec tout le respect que je vous dois, c'est une croissance plutôt graduelle. Elle existe bel et bien, mais à ce rythme, mes petits-enfants profiteront peut-être de 50 p. 100 d'émissions canadiennes. Qui sait? C'est surtout pour les enfants que cela m'inquiète.

Il y a aussi un autre point qui m'inquiète, monsieur le président; je n'en ai pas parlé encore devant le comité, et je m'adresse en particulier au sénateur Atkins. J'y ai peut-être

[Text]

the Senate, I am not sure. Again, it is a general question and I know Senator Graham is ready with some very specific questions.

I am very concerned about the ongoing concentration of ownership in the media. With respect to newspapers, radio stations and television stations, what is happening in Canada and around the world, but particularly in Canada, is that there are fewer and fewer voices. Media is being owned and controlled by fewer and fewer people. This is particularly true in broadcasting. It is true with respect to the newspapers. I believe that kind of a concentration of the media simply is not in the public interest.

To make matters worse, another matter we have not discussed here, and on which I will address you very briefly, is this whole matter of cross-ownership. For years we held out against cross-ownership. Maclean Hunter now owns magazines, newspapers, cable stations, television stations, radio stations. I understand one of the reasons for this is technology. However, I believe that in a democratic society it is not healthy for fewer and fewer people to own and control the mass media.

It is a concern I have had all my life, and it is an ongoing concern. I am sorry for bringing it up now, Mr. Chairman. We have not talked about it earlier, but it is a very real concern and I wonder what you think about it.

**Mr. Masse:** Yes. I am sensitive, as you are, to those aspects in terms of the democratic process because the main danger is that if it goes too far on one end, then on the other end, if you want to be a major actor in broadcasting, in the press, in sound recording, you have to, at one point, be big enough internationally. In the press today, even Tele-Metropole, which has cross-ownership as a cable operator and as a broadcaster, have a huge deficit of millions of dollars. We know that Four Seasons, which has cross-ownership to a certain degree in between radio and television and French and English, is having difficulties now.

I can give you an example. For instance, I saw a couple of weeks ago that the *Globe and Mail*, I believe it was, had to cut I do not know how many jobs. The *Gazette* did the same in Montreal. If you want to compete with the American and with the European markets in what we call cultural industries, on one side you have to be big enough to sometimes absorb a large deficit and not collapse. You have to have a newspaper with a huge amount of assets behind it. So we have that problem. Small is beautiful, but we will need some major players big enough to compete in this world. Perhaps not with *Time* or Warner, but with some other groups.

We have to add another aspect. We need investment in the cultural policy, but on one end we say to the people, you can-

[Traduction]

fait allusion brièvement dans mon discours au Sénat. Je n'en suis pas certain. Encore une fois, il s'agit d'une question générale et je sais que le sénateur Graham voudrait poser des questions très précises.

Je suis très inquiet de la concentration des capitaux de plus en plus évidente dans les médias. Tant dans le domaine de la presse écrite que des stations de radio et de télévision, ce qui se passe au Canada et dans d'autres pays, mais surtout au Canada, c'est qu'il y a de moins en moins de voix qui se font entendre. Ces médias sont entre les mains d'un groupe de plus en plus restreint, surtout dans le secteur de la radiodiffusion, mais également dans le cas des journaux. Il me semble que ce genre de concentration n'est tout simplement pas dans l'intérêt public.

Et pour aggraver encore les choses, il y a un autre problème dont nous n'avons pas discuté ici et dont je voudrais vous toucher un mot rapidement: C'est la question de la propriété mixte. Pendant des années, nous avons réussi à y échapper. Mais Maclean Hunter possède maintenant des magazines, des journaux, des stations de cablodistribution, ainsi que des stations de télévision et de radio. On m'a dit que c'était à cause des nouvelles technologies. Cependant, il me semble qu'il n'est pas bon, dans une société démocratique, qu'un groupe de gens de plus en plus restreint possède et contrôle les médias de communication.

Il s'agit-là d'un sujet qui me préoccupe depuis très longtemps. Je suis désolé d'avoir soulevé la question aujourd'hui, monsieur le président. Nous n'en avons pas parlé auparavant, mais c'est une inquiétude très profonde pour moi, et j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**M. Masse:** Oui. Tout comme vous, je suis sensible aux effets de cette situation sur notre processus démocratique parce que, le principal danger, c'est que les choses peuvent aller trop loin. Mais en revanche, si l'on veut vraiment jouer un rôle de premier plan dans la presse ou la radiodiffusion, ou encore dans le secteur des enregistrements sonores, il faut avoir une envergure internationale. Ainsi, même Télé-Métropole, qui possède une entreprise de cablodistribution et une entreprise de radiodiffusion, accuse actuellement un déficit de plusieurs millions de dollars. Nous savons aussi que Quatre Saisons, qui a des intérêts à la fois dans la radio et dans la télévision, tant du côté francophone qu'anglophone, est également en difficulté en ce moment.

Je vais vous donner un exemple. J'ai appris il y a quelques semaines que le *Globe and Mail*, il me semble, avait dû supprimer je ne sais plus combien d'emplois. La *Gazette* a fait la même chose à Montréal. Pour pouvoir soutenir la concurrence sur les marchés américains et européens, ce que nous appelons les industries culturelles, il faut être assez gros pour pouvoir absorber au besoin un gros déficit sans s'écrouler. Il faut, dans le cas d'un journal, avoir un actif considérable. Cela pose donc un problème. Il est bien beau d'encourager la petite entreprise, mais nous avons besoin aussi d'entreprises assez grosses pour soutenir la concurrence étrangère. Je ne veux pas parler nécessairement ici de *Time* ou de Warner, mais d'autres groupes.

Il y a aussi un autre élément. Dans le domaine culturel, nous avons besoin d'investissements, et pourtant nous interdisons la

[Text]

not engage in cross-ownership. I will give you an example. Within my own portfolio, Bell Canada is regulated by the CRTC and CTV is regulated by the CRTC. So we want to control the ownership and I am with you on that. It has been announced that we will soon table a new bill on telecommunications where ownership has to be Canadian by a huge percentage. We need cash, we need investment in the publishing business, in the television business and so on, radio broadcasting, and we say to Bell Canada, "You cannot invest in that world". By law we say that, and we say to the Americans "You should not invest in Canada".

We say that we must be big enough to compete with CBS and with sound recording companies in the United States. Therefore, I am thinking that one of these days we will have to review some of our own laws and regulations. A huge company like Bell Canada which is in the same portfolio and has the same regulator, cannot invest, let us say, in broadcasting. On the other hand, Rogers Cable has the right to invest in telecommunication. Are we missing something somewhere? At least we are missing some capital, some money in our own system.

So we have to be sensitive to your point. Cross-ownership, big corporation may be dangerous. It is compensated by more union power than they had forty or fifty years ago with collective agreements and so on. The CRTC is part of this larger mandate to keep an eye on that situation and to inform the government if they feel there is a problem. We also need the general sensitivity of people like yourself and the public in general in Canada.

Therefore, it is a balancing act. It is very difficult to have fine print somewhere in the law, because we also have all the other aspects of it. So these questions have never been achieved since you made your report, but it is good to raise the issue every time we discuss communications and television and newspapers because I know everything that happened in Winnipeg, in Ottawa and this month in New Brunswick. Every time the Irvings, for instance, ask for a renewal of their permit, the question is always raised and studies are done—

**Senator Davey:** But they always get their way.

**Mr. Masse:** Yes, probably because those who make the decisions reach the conclusion that it is not —

**Senator Davey:** I would like to discuss this further, but I think I should defer to my colleagues.

**Mr. Masse:** I am sorry to give you so long an answer.

**Senator Davey:** Thank you.

[Traduction]

propriété mixte. Par exemple, dans mon propre portefeuille, le CRTC réglemente à la fois Bell Canada et CTV. Je suis d'accord avec vous pour dire que nous devons contrôler la propriété des entreprises. Nous avons d'ailleurs annoncé le dépôt prochain d'un nouveau projet de loi sur les télécommunications, qui établira un pourcentage très élevé pour le taux de participation canadienne. Nous avons besoin de liquidités, nous avons besoin d'investissements dans le domaine de l'édition, dans le domaine de la télévision, dans le domaine de la radio, et ainsi de suite, et pourtant nous disons à Bell Canada qu'elle ne peut pas investir dans ce genre d'entreprises. C'est la loi qui le lui interdit, et en même temps, nous disons aux Américains qu'ils ne doivent pas investir au Canada.

Pourtant, nous devons être en mesure de faire concurrence à CBS et aux entreprises d'enregistrements sonores des États-Unis. Il me semble donc que nous allons devoir un de ces jours réviser une partie de nos propres lois et règlements. Une énorme compagnie comme Bell Canada, qui relève du même ministre et qui est assujettie aux décisions du même organisme de réglementation, ne peut pas investir par exemple dans le domaine de la radiodiffusion. En revanche, une entreprise comme Rogers Cable a le droit d'investir dans les télécommunications. N'y a-t-il pas quelque chose qui manque là? Il est certain qu'il nous manque des capitaux pour notre propre réseau.

Il faut donc tenir compte de cet aspect de la question. La propriété mixte et la grande entreprise peuvent être dangereuses. Mais ce qui compense, c'est que les syndicats ont plus de pouvoirs qu'ils n'en avaient il y a 40 ou 50 ans, grâce notamment aux conventions collectives. Le CRTC est un des outils d'application de ce mandat général, qui consiste à surveiller ce qui se passe dans ce domaine et à informer le gouvernement de toute situation qui lui semble poser un problème. Nous devons aussi tenir compte de l'opinion de gens comme vous et du grand public canadien.

Il faut donc établir un équilibre. Il est très difficile d'inclure toutes sortes de subtilités dans la loi parce qu'il y a aussi toutes sortes d'autres éléments. Donc, cette question n'a pas été réglée depuis que vous avez présenté votre rapport, et elle ne le sera probablement jamais, mais il est bon d'en parler chaque fois que nous discutons de communications, de télévision et de journaux parce que je sais bien ce qui s'est passé à Winnipeg et à Ottawa, et encore dernièrement, au Nouveau-Brunswick. Chaque fois que les Irving par exemple demande un renouvellement de leur licence, la question est soulevée et des études sont réalisées.

**Le sénateur Davey:** Mais ces entreprises obtiennent toujours ce qu'elles veulent.

**M. Masse:** Oui, probablement parce que ceux qui prennent les décisions en arrivent à la conclusion que ce n'est pas . . .

**Le sénateur Davey:** J'aimerais discuter plus longuement de cette question, mais je pense que je dois laisser la parole à mes collègues.

**M. Masse:** Je suis désolé de vous avoir donné une réponse aussi longue.

**Le sénateur Davey:** Merci.

[Text]

**Mr. Masse:** But the subject is interesting.

**Senator Graham:** Welcome to you, Mr. Minister. I am wondering whether you think Bill C-40 changes the mandate of the CBC in any way?

**Mr. Masse:** I think that in some aspects, yes, it does, because it is more precise. I would have to go back to the mandate itself, but we have clarified some aspects of that mandate. In addition—and this point has been discussed many times—we have changed the wording from “unity” to reflect Canadian realities. We have switched from what was perceived by the task force and by the House of Commons committee as being very political words, namely, “Canadian unity”; to more sociological and cultural words in order to represent the Canadian consciousness and identity. However, I do not think that that will change anything in relation to what the CBC is doing on a day-to-day basis.

Having said that, I know that Mr. Johnson, the former president, has said in the House of Commons that he had some difficulties with the old wording at the time he was in charge. However, I do not think that the programs or the CBC's approach to information will change, but they will feel more at ease with the different type of wording to do the same in terms of consciousness of information and coverage.

**Senator Graham:** Mr. Minister, when you raise the question of national unity, there are those who feel that the division of it into two separate committees, one for English broadcasting and one for French broadcasting, really does not contribute to the goal of national unity and to a better understanding between regions and between people. What was the rationale behind that change?

**Mr. Masse:** First of all, the Caplan-Sauvageau report had stressed this aspect. If I remember right, their conclusion and their proposal went further than what we proposed, and we did not accept this aspect. On the other hand, we have to recognize that we have two markets. We are really talking about markets in terms of television. You have a French market and an English market. They have their own approach. For instance, in French Canada they put more money and more resources in what we call “téléroman” and one of the members here knows it very, very well. French Canada likes téléroman, which depicts their lives. They put less percentage than English Canada in what we call information or public affairs, because this is a different market.

I give that as an example. We have to recognize that aspect. When we were considering how to do it, we thought that the easiest way to do it, and to avoid some extreme of splitting the CBC, was to ask the board of directors to create two committees to take into account the market aspect of their broadcaster responsibilities. However, it was done in such a way that the board could decide, at the time of their meeting that the board itself would be committee A or committee B. The way it is written in the legislation, the chairman is a member, the chief

[Traduction]

**M. Masse:** Mais c'est un sujet intéressant.

**Le sénateur Graham:** Bienvenue à vous, monsieur le ministre. J'aimerais savoir si, d'après vous, le projet de loi C-40 change quoi que ce soit au mandat de la Société Radio Canada.

**M. Masse:** Je pense que oui, sur certains plans, parce qu'il est plus précis. Je n'ai pas ici le texte même de ce mandat, mais nous en avons clarifié certains aspects. En outre, il en a déjà été question à plusieurs reprises. Nous avons décidé de mettre davantage l'accent sur les réalités canadiennes, plutôt que sur l'unité. Nous nous sommes éloignés d'un concept qui semblait extrêmement politique, d'après les membres du groupe de travail et du comité de la Chambre des communes, pour adopter plutôt une approche sociologique et culturelle, à savoir que la Société doit représenter la conscience et l'identité canadienne. Je ne crois toutefois pas que cela change quoi que ce soit aux activités quotidiennes de la Société Radio Canada.

Cela dit, je sais que l'ancien président, M. Johnson, a déjà dit à la Chambre des communes que l'ancien libellé de la loi lui posait un problème quand il était là. Cependant, je ne pense pas que cela change les émissions de la Société Radio-Canada ou sa conception de l'information, mais elle se sentira plus à l'aise de faire la même chose en vertu de ce nouveau mandat, qui insiste davantage sur une information et une programmation reflétant la conscience canadienne.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le ministre, en ce qui concerne cette question de l'unité nationale, il y a des gens qui croient que la création de deux comités distincts, un pour le côté anglais et un pour le côté français, ne permettra pas vraiment de promouvoir l'unité nationale, ainsi qu'une meilleure compréhension entre les diverses régions et les divers groupes de population du pays. Pourquoi ce changement?

**M. Masse:** Premièrement, la commission Caplan-Sauvageau avait déjà soulevé cette question dans son rapport. Si je me souviens bien, ses conclusions et ses recommandations allaient plus loin que ce que nous avons proposé; nous n'avons pas retenu son point de vue. En revanche, il faut reconnaître qu'il existe deux marchés distincts, puisqu'on doit vraiment parler de marchés dans le domaine de la télévision. Il y a un marché francophone et un marché anglophone, qui sont très différents. Par exemple, au Canada français, on consacre plus d'argent et plus de ressources à ce que nous appelons les téléromans; c'est un secteur qu'un des membres du Comité connaît particulièrement bien. Les Canadiens français aiment regarder des téléromans qui évoquent leur vie. Ils consacrent moins d'argent que les Canadiens anglais, proportionnellement, à ce que nous appelons l'information ou les affaires publiques, parce qu'il s'agit d'un marché différent.

Ce n'est là qu'un exemple. Mais il faut tenir compte de cet aspect. Nous avons réfléchi à la façon de le faire, et nous en sommes venus à la conclusion que la solution la plus facile, est celle qui éviterait de diviser outre mesure la Société Radio-Canada consistait à demander au conseil d'administration de créer deux comités pour tenir compte des deux marchés différents auxquels la Société doit s'adresser, dans le cadre de ses responsabilités de radiodiffusion. Mais la loi est formulée de telle façon que le conseil pourrait décider, lors de l'une de ses

[Text]

officer is a member, and there are no fixed number of members who must attend; and it is the board of directors which decides the mandate of the committees.

Therefore, if, for one reason or another—even after the declared intention of the government to ask the CBC to organize and be sensitive to the two different markets—they want to be sure that everyone is aware of what was decided or discussed at the meetings of those two committees, they can, if they want, take the board itself and create committees at the board. It is what the legislation will permit. I do not say it is what they will do.

Therefore, we have tried to reconcile two difficulties: First, to signal that the two markets exist and to do it in such a way that we will not divide the CBC into two parts, because we want to avoid this aspect. However, on a day-to-day basis, those who are involved with CBC Radio Canada know for sure that a huge part of their organization for the French market is in Montreal, and a huge part of their organization for the English market is in Toronto. They work close to their own market and you have at the top an organization to reconcile the two aspects.

**Senator Graham:** In response to that, there are many people who would say that there are more than market forces involved in national unity.

**Mr. Masse:** Yes, but the television market is something which exists. When I use the word “market”, I use the word in terms of the commercial aspect of the CBC responsibilities. It is a fact of life. That is the reason why we have in Quebec, for instance, something which has been there for a couple of years and which has worked very well. It is an agreement for harmonization of broadcasting policies between the Quebec government and the federal government which was not there before. That came about as a result of studies which were made between the government of Canada and the government of Quebec. That thing exists and works very well, and it has not split the country.

Therefore, in order to recognize the realities of what we are, either in terms of sociology or in terms of commerce, the best way to handle it is if you take into account the reality. So that is what we are doing and it is supported by many people and supported by the committee in the House of Commons. The Caplan-Sauvageau report also raised that aspect, but as I said, I think they pushed it further than we did.

However, as I said, because of the way in which this legislation is written, if the CBC are really afraid of what you are talking about, they can reconcile that by means of their own board of directors, if they want to use it directly.

**Senator Graham:** Do you think that the CBC cuts affect the CBC mandate in any way?

[Traduction]

réunions, de se constituer en comité A, puis en comité B. D'après le libellé de la loi, le président du conseil et le président-directeur général sont membres de ces comités; en outre, le nombre de membres qui doivent assister à chaque réunion n'est pas fixé, et c'est le conseil d'administration qui décide du mandat des comités.

Donc, s'il décide pour une raison ou pour une autre—même si le gouvernement a fait part de son intention de demander à la Société Radio-Canada d'organiser son activité en fonction de ces deux marchés différents—de s'assurer que tout le monde est au courant de ce qui a été discuté ou décidé pendant les séances de ces deux comités, il peut se constituer lui-même en comité. La loi le permet. Je ne dis pas que c'est nécessairement ce qu'il va faire.

Mais quoi qu'il en soit, nous avons essayé de concilier deux éléments. Premièrement, nous avons voulu mettre en évidence l'existence de ces deux marchés, mais sans pour autant diviser la Société Radio-Canada en deux parties, parce que nous voulions éviter cela. Mais pour les activités quotidiennes, ceux qui travaillent pour CBC et Radio-Canada savent très bien qu'une grande partie de leur organisation se trouve à Montréal pour desservir le marché francophone, et qu'une autre grande partie se trouve à Toronto, pour le marché anglophone. Ces gens travaillent à proximité de leur propre marché, et il y a au sommet une structure qui concilie ces deux aspects.

**Le sénateur Graham:** Je pense qu'il y a beaucoup de gens qui réagiraient à votre réponse en disant que l'unité nationale ne dépend pas seulement des forces du marché.

**M. Masse:** Oui, mais il existe bel et bien un marché de la télévision. Quand je parle de marché, c'est au sujet de l'aspect commercial des responsabilités de la Société Radio-Canada. C'est une réalité. Et c'est la raison pour laquelle nous avons par exemple au Québec une formule qui existe depuis quelques années et qui fonctionne très bien. Il s'agit d'une entente d'harmonisation des politiques de radiodiffusion entre le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral; cette entente, qui n'existait pas auparavant, a été adoptée à la suite d'études entreprises par les gouvernements du Canada et du Québec. Cette entente existe depuis un certain temps et fonctionne très bien; et cela n'a pas divisé le pays.

Donc, si l'on veut reconnaître ce que nous sommes vraiment, que ce soit du point de vue sociologique ou commercial, il est préférable de tenir compte de la réalité. C'est ce que nous faisons, avec l'appui d'ailleurs de bien des gens et du comité de la Chambre des communes. Les membres de la commission Caplan-Sauvageau ont aussi soulevé cet aspect de la question, mais comme je l'ai dit, je pense qu'ils sont allés plus loin que nous.

Je le répète, d'après le libellé du projet de loi, si la Société Radio-Canada partage vraiment vos craintes, elle peut demander à son conseil d'administration de s'occuper directement de ces deux comités.

**Le sénateur Graham:** Pensez-vous que les restrictions imposées à la Société Radio-Canada vont influencer d'une manière ou d'une autre sur son mandat?

[Text]

**Mr. Masse:** I will answer that from another direction: I think the CBC will always need more money to fulfill their mandate because the mandate is so general, and in that world, you always need more money to do something better in terms of quantity or quality. However, having said that, we have to live within the context of our economic difficulties and the fiscal framework and the deficits that Canada has. With roughly one billion dollars, you can do all kinds of things. You can do what you are doing now, or you can do it a little bit differently. I would agree that you can always do even better if you have two billion dollars.

Having said that, it is not always a question of money. Sometimes it is a question of approach and imagination. We must take into account the reality of the economic situation of the country in which we live.

**Senator Graham:** Can I ask if you were consulted or were you merely informed of the cuts by the CBC?

**Mr. Masse:** Yes. First of all, what happened last month is part of a process which was put in place a couple of years ago. A cut was not decided upon by the government in September and then announced and applied in December. It was the result of decisions that had been taken before.

What happened with the CBC, and it quite well explained when they made their decision in December, that that would be applicable in December and not in another month.

Premièrement, il y a un manque à gagner se chiffrant à 18 millions de dollars causé par les effets de l'inflation.

Deuxièmement, il y a une réduction de 30 millions de dollars des recettes commerciales causée par la situation économique et une augmentation de la compétition parce qu'il y a plus de services de télévision aujourd'hui qu'il y en avait il y a quelques années.

Troisièmement, vous avez le coût de 32 millions relié aux compressions budgétaires.

Quatrièmement, vous avez l'augmentation de certains coûts et de nouveaux coûts pour un total de 28 millions de dollars.

C'est la combinaison de l'ensemble de ces facteurs à l'intérieur duquel les restrictions budgétaires ne sont qu'une partie du total, que la Société Radio-Canada, voyant qu'à partir du premier avril ils allaient avoir un déficit commercial, tenant compte des lois du ministère du travail, se devrait de donner un préavis d'un certain nombre de mois.

Pour pouvoir commencer la chose au premier avril, il fallait qu'elle fasse les annonces au cours du mois de décembre.

Ce n'est pas directement relié aux restrictions budgétaires mais c'est en partie relié à cela. De sorte que, pour répondre à votre question: oui, le ministre était au courant parce que c'est lui qui a annoncé les budgets.

Deuxièmement, au moment de ces discussions, Radio-Canada a d'abord et avant tout discuté de son budget et de sa situation financière et budgétaire avec le Conseil du trésor.

[Traduction]

**M. Masse:** Permettez-moi de formuler la question autrement. Je pense que la Société Radio-Canada aura toujours besoin de plus d'argent pour remplir son mandat, parce que ce mandat est extrêmement général et que, dans le monde où nous vivons, il faut toujours plus d'argent pour offrir un meilleur produit, que ce soit du point de vue de la quantité ou de la qualité. Mais cela dit, nous vivons dans un contexte de difficultés économiques, et nous devons tenir compte du cadre fiscal et du déficit du Canada. Avec environ 1 milliard de dollars, on peut faire toutes sortes de choses. On peut faire ce qu'on fait actuellement, et on peut le faire un peu différemment. Je suis d'accord avec vous qu'on peut toujours faire mieux si on dispose de deux milliards de dollars.

Mais ce n'est pas toujours une question d'argent. Il s'agit quelquefois de changer sa façon de voir les choses et de faire preuve d'imagination. Nous devons tenir compte des réalités économiques du pays dans lequel nous vivons.

**Le sénateur Graham:** Puis-je vous demander si vous avez été consulté au sujet des restrictions imposées à Radio-Canada, ou si vous en avez simplement été informé?

**M. Masse:** Oui. Premièrement, ce qui s'est passé le mois dernier fait partie d'un processus qui s'est enclenché il y a déjà quelques années. Le gouvernement n'a pas décidé de réduire les budgets au mois de septembre, pour annoncer ensuite ces restrictions en décembre. C'est le résultat de décisions prises longtemps auparavant.

On a déjà très bien expliqué ce qui s'est passé à Radio-Canada au mois de décembre, et que cette décision serait applicable en décembre et non au cours d'un autre mois.

There is, first of all, an 18 million dollar shortfall in revenue due to inflation.

There is, secondly, a 30 million dollar drop in advertising revenue due to the economic situation and to bitter competition since the number of television broadcasters is greater today than it was a few years ago.

Then, you have a 32 million dollar budget cut.

And fourth, a 28 million dollar increase in current expenses and new expenses.

Budget cuts are, therefore, only one factor in the overall financial picture which explains why CBC, predicting a deficit as of the 1st of April, was required, under Department of Labour regulations, to give several months' notice.

In order to act as of the 1st of April, CBC had to send out notices in December.

This is not directly linked to the budget cuts but there is a connection between the two and so, in order to answer your question, I must say that, yes, the Minister was aware of the situation inasmuch as he was the one who had drawn up the budget.

Second of all, at the time these discussions were going on, CBC had examined its budget and its financial situation in close consultation with Treasury Board. That is the normal

*[Text]*

C'est normal et cela se fait régulièrement à tous les ans. À partir de là, Radio-Canada a informé mon sous-ministre qui m'a tenu informé de la situation.

Je peux donc répondre, oui, à votre question.

**Senator Graham:** The CRTC is —

**Senator Davey:** I would like to put a supplementary question if I may. Are there more cuts coming?

**Mr. Masse:** This is a question you should put to the Finance Minister. However, he will certainly not answer at this time of the year.

**Senator Davey:** Are there more cuts coming? I think that is a legitimate question, minister.

**Mr. Masse:** All of my university studies were in history, senator, so I can just look at the past.

**Senator Davey:** In other words, there could be more cuts coming is what you are saying?

**Mr. Masse:** To be serious, I do not think that any other minister at any time of the year can answer a direct question like that because the budget is the Finance Minister's responsibility. I do not think it is prudent, wise or even responsible for any minister other than the Finance Minister to directly answer a question tied in with the budget.

**The Chairman:** Senator Graham, will you yield for a supplementary from Senator Chaput-Rolland?

**Senator Graham:** Very definitely.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Le sénateur Graham vous demande, monsieur le ministre, est-ce que les compressions qui sont appliquées à Radio-Canada changent la nature même du mandat? Je me permets non pas de vous contredire, monsieur le ministre, je n'ai pas ce droit, mais de vous faire remarquer... et je vais maintenant continuer en anglais pour que le sénateur Graham comprenne bien le sens de ma réponse.

It is not the cuts that are changing the nature of CBC, but the way in which they are applied. I think, sir, if you will allow me to say so, the cuts were applied to harm the government and to harm the CBC, and that is something that gets me very upset. I do not know whether it is the responsibility of the government or the CRTC—and I have been attached to the CBC long enough that I should know—but there must be some organization or someone that looks into these cuts. The cuts do not show in Montreal and they do not show very much in Toronto, but they show up very clearly in small regions where two people lose their jobs. This angers people more than the cuts. I think the CBC could take more cuts if the direction of those cuts was applied more wisely.

**Mr. Masse:** You are quite right to raise that issue. However, the relationship between the Minister of Communications and the CBC will always be complex. The minister is perceived by

*[Traduction]*

course of events and is the way things are done each year. So, CBC informed my Deputy-Minister who kept me abreast of the situation.

That is why I can answer your question in the affirmative.

**Le sénateur Graham:** Le CRTC est...

**Le sénateur Davey:** J'aimerais poser une question supplémentaire, si vous me le permettez. Doit-on s'attendre à d'autres réductions?

**M. Masse:** Voilà une question que vous devriez poser au ministre des Finances. Mais il n'y répondra certainement pas à cette période de l'année.

**Le sénateur Davey:** Y a-t-il d'autres réductions qui s'en viennent? Je pense que c'est-là une question légitime, monsieur le ministre.

**M. Masse:** J'ai fait tout mon cours universitaire en histoire, sénateur. Je ne peux donc qu'analyser le passé.

**Le sénateur Davey:** Autrement dit, vous dites qu'il pourrait bien y avoir d'autres réductions?

**M. Masse:** Sérieusement, je ne pense pas qu'il y ait un seul ministre en mesure de répondre à une question aussi directe à cette période de l'année parce que le budget relève du ministre des Finances. Je ne pense pas qu'il soit prudent, sage ou même responsable, de la part d'un ministre autre que celui des Finances, de répondre directement à une question liée au budget.

**Le président:** Sénateur Graham, êtes-vous prêt à laisser la parole au sénateur Chaput-Rolland pour une question supplémentaire?

**Le sénateur Graham:** Bien sûr.

**Senator Chaput-Rolland:** Senator Graham asked you whether the cuts in the CBC budget might not have changed the very nature of CBC's mandate? I do not wish to contradict you, Minister, I do not think I am entitled to do that but I would like to note... I will continue in English so that Senator Graham may better understand what I have to say.

Ce ne sont pas les réductions budgétaires qui changent la nature de la Société Radio-Canada, mais la façon dont elles sont appliquées. Je pense, monsieur, si vous me le permettez, qu'elles ont été appliquées d'une façon qui a fait du tort au gouvernement et à la Société elle-même, et cela me préoccupe beaucoup parce que je ne sais pas si c'est le gouvernement ou le CRTC qui est responsable, mais ce que je sais, puisque j'ai travaillé très longtemps pour la Société Radio-Canada, c'est qu'il doit bien y avoir quelqu'un qui s'occupe de ces réductions. Celles-ci n'ont pas eu beaucoup d'effets à Montréal, ni à Toronto, mais elles se sont fait sentir énormément dans les petites stations régionales, où deux employés ont perdu leurs emplois. C'est cela qui met les gens en colère, bien plus que les réductions elles-mêmes. Je pense que Radio-Canada pourrait absorber d'autres réductions, si elles étaient appliquées de façon plus judicieuse.

**M. Masse:** Vous avez tout à fait raison de soulever cette question. Cependant, les liens entre le ministre des Communications et la Société Radio-Canada seront toujours complexes.

[Text]

many people within the population as being ultimately the one who decides what happens at the CBC. I receive letters from people who complain about programs on the CBC. I am not the one responsible for the programs, but it is normal in a democracy for people, at one point or another, to say that the minister is responsible. So let us say that to the minister.

Having said that, with regard to the relationship, I have to have a dialogue with the CBC and the dialogue is about policies. It is not about budget decisions or cuts. I am told by many people that the CBC should do this or that about their budget. I cannot instruct the CBC on the way in which to use the parliamentary budget given to it.

On the other hand, the first time this government made some financial decisions with regard to the CBC was by way of the Michael Wilson budget in November of 1984. We had to apply some cuts to the CBC, and because of the sensitivity of the issue, we asked a task force of three persons — and people in Canada tend to forget this very quickly — to work with the CBC on how to apply the cuts, and to inform the government on the way in which it was done and what they had discovered in terms of the budget. Therefore, instead of the Department of Communications working with the CBC on how to apply the cuts, people were designated publicly to do that job. Many people raised a huge outcry about the way in which that was done. Therefore, this time for the last budget, we decided that the CBC would do it themselves. Now you are saying, as are many Canadians, that it is not the government, it is the way in which the cuts are applied. So I do not know exactly how we can handle this.

The government appointed the board of directors, but the board of directors have, perhaps, four or five meetings per year of roughly two or three days each time, so they do not determine on a day-to-day basis exactly what happens. Therefore, the minister has to be to make certain to a point that everything is done properly for the good of the country and for the government, too. However, having said that, I know that many people have raised some questions about the way in which it is done.

**Senator Chaput-Rolland:** Thank you.

**The Chairman:** Senator Graham, did you want to continue your line of questioning?

**Senator Graham:** Yes, Mr. Chairman. To refresh the minister's mind, the board is required by statute that it shall meet at least six times.

**Mr. Masse:** Six times.

**Senator Graham:** In each year.

**Mr. Masse:** That shows I do not attend the board meetings.

[Traduction]

Il y a beaucoup de gens, dans le grand public, qui pensent que c'est le ministre qui décide en dernier recours de ce qui se passe à Radio-Canada. Je reçois souvent des lettres de gens qui se plaignent des émissions que présente la Société. Je ne suis pas responsable de ces émissions, mais il est normal dans un régime démocratique, que les gens tiennent le ministre responsable de certaines choses et qu'ils décident de lui présenter leurs doléances.

Cela dit, je suis constamment en dialogue avec la Société Radio Canada au sujet de la politique à suivre, et non pas au sujet de réductions budgétaires ou d'autres questions de ce genre. On me dit souvent que Radio Canada devrait faire ceci ou cela avec son budget. Je ne peux pas lui dicter la façon d'utiliser les fonds que le Parlement lui accorde.

En revanche, c'est dans le budget présenté par Michael Wilson en novembre 1984 que le gouvernement a annoncé pour la première fois certaines décisions financières relatives à la Société. Comme il était nécessaire ou d'autres questions de ce genre, et comme il s'agissait d'une question délicate, nous avons constitué un groupe de travail composé de trois personnes—la population canadienne est portée à oublier ce genre de chose très rapidement—qui était chargé de déterminer en collaboration avec la Société comment appliquer les réductions et d'informer le gouvernement sur les moyens qui avaient été pris et sur ce qu'ils avaient découvert au sujet du budget de la Société. Donc, ce n'est pas le ministère des Communications qui a déterminé avec Radio Canada comment appliquer les réductions; ce sont des gens qui ont été désignés publiquement pour faire ce travail. Et il y a eu de très nombreuses plaintes sur cette façon de procéder. Donc, pour le dernier budget, nous avons décidé que Radio Canada s'en chargerait. Et maintenant vous nous dites, comme beaucoup de Canadiens, que ce n'est pas contre le gouvernement que vous en avez, mais bien contre la façon dont les réductions ont été appliquées. Je ne vois donc pas comment nous pouvons nous en sortir.

Le gouvernement a nommé les membres du conseil d'administration, mais celui-ci ne se réunit peut-être que quatre ou cinq fois par année, à peu près deux ou trois jours chaque fois. Donc, ce n'est pas à lui de déterminer au jour le jour ce qui va se passer. Par conséquent, le ministre doit jusqu'à un certain point s'assurer que tout va se faire pour le bien du pays et du gouvernement. Cependant, cela dit, je sais qu'il y a bien des gens qui sont insatisfaits de notre façon de procéder.

**Le sénateur Chaput-Rolland:** Merci.

**Le président:** Sénateur Graham, voulez-vous poursuivre vos questions?

**Le sénateur Graham:** Oui, monsieur le président. Mais j'aimerais d'abord rafraîchir la mémoire du ministre, et lui préciser que la loi exige que le conseil d'administration se réunisse au moins six fois.

**M. Masse:** Six fois.

**Le sénateur Graham:** Chaque année.

**M. Masse:** C'est la preuve que je n'assiste même pas aux réunions du conseil.

*[Text]*

**Senator Graham:** However, since you raised the board question, I want to point out something interesting. I do not know if it is a discrepancy or whether it is a lack of forethought, but clause 50(3) says:

A director may, subject to the by-laws of the Corporation, participate in a meeting of the Board or a committee of directors by means of such telephone or other communication facilities as permit all persons participating in the meeting to hear each other, and a director who participates in such a meeting by those means is deemed for the purposes of this Part to be present at the meeting.

In effect, the board of directors could meet by telephone, to fulfill the requirements of the act, six times a year and they would never come face to face with one another. Would you agree with that?

**Mr. Masse:** Is it because the word "telephone" is written there instead of the word "television" that you are annoyed with this clause?

**Senator Graham:** No, just the fact that there is no requirement for them to come face to face.

**Mr. Masse:** So video — what do you call that?

**Senator Graham:** Telecommunications or whatever.

**Mr. Masse:** I would prefer a video conference because it would be face to face to a certain degree.

**Senator Graham:** Incidentally, for your information and while you are collecting your thoughts, let me help you in this, because when I was reading this bill and came across this particular section, I referred it to the president of the CBC. I asked him what would prevent them from holding all of their meetings by telephone, and he eventually said, "Common sense".

**Mr. Masse:** I will ask the deputy minister, who has not said many words today, to answer your question.

**Mr. Alain Gourd, Deputy Minister, Department of Communications:** Thank you, Mr. Minister. This is an enabling provision. It allows a greater diversity of means. Most probably, members of the board will meet regularly face to face in the same physical location, but it was the CBC under the presidency of Mr. Juneau who conveyed to us that from time to time there were emergencies. There were some sudden labour relation problems, for example, where there was a need for some quick decisions by the board. In other words, it was the CBC that conveyed to us that they needed more flexibility to have ad hoc meetings in order to deal with these urgencies. In addition to that, the management of the CBC at the time indicated to us that some members of the board who had special expertise from time to time could not be present because of illness or professional challenges, but if they could be linked to the rest of the board through modern communications, it would be helpful.

*[Traduction]*

**Le sénateur Graham:** Mais puisque vous avez parlé du conseil, je voudrais vous souligner quelque chose d'intéressant. Je ne sais pas si c'est une contradiction ou un manque de prévoyance, mais quoi qu'il en soit, le paragraphe 50(3) dit ceci:

«Sous réserve des règlements administratifs, les administrateurs peuvent participer à une réunion du conseil d'administration ou d'un de ses comités par tout moyen technique, notamment le téléphone, permettant à tous les participants de communiquer oralement entre eux; ils sont alors censés, pour l'application de la présente partie, assister à la réunion.»

Le conseil d'administration pourrait donc se réunir par téléphone six fois par année, sans jamais que ses membres se rencontrent en personne, et respecter quand même les exigences de la loi? Êtes-vous d'accord?

**M. Masse:** C'est parce qu'il est question de téléphone plutôt que de télévision que cet article vous ennuie?

**Le sénateur Graham:** Non, simplement parce qu'il n'exige pas que les membres du conseil d'administration se rencontrent personnellement.

**M. Masse:** Donc, la vidéo... comment appelez-vous cela?

**Le sénateur Graham:** Les télécommunications, ou quelque chose du genre.

**M. Masse:** Je préférerais que l'on parle de vidéoconférence, parce que cela permettrait jusqu'à un certain point une rencontre directe.

**Le sénateur Graham:** En passant, je dois vous dire pendant que vous réfléchissez à la question que quand je suis arrivé à cet article de la loi et que j'ai demandé au président de Radio Canada ce qui empêcherait le conseil de tenir toutes ses réunions par téléphone, il m'a dit après réflexion que c'était une question de bon sens.

**M. Masse:** Je vais demander au sous-ministre de vous répondre; il n'a d'ailleurs pas parlé beaucoup aujourd'hui.

**M. Alain Gourd, sous-ministre, ministère des Communications:** Merci, monsieur le ministre. Il s'agit-là d'une disposition habilitante, qui donne au conseil une bonne marge de manœuvre. Il est probable que les membres du conseil vont se rencontrer régulièrement en personne, dans un même lieu, mais c'est la Société Radio-Canada elle-même, à l'époque où M. Juneau en était le président, qui nous a souligné qu'il pouvait y avoir des situations d'urgence à l'occasion. Par exemple, en cas de problème soudain dans les relations de travail, il pouvait être nécessaire que le conseil d'administration prenne rapidement des décisions. En d'autres mots, c'est donc la Société qui nous a fait valoir qu'elle avait besoin d'une plus grande latitude pour pouvoir tenir des séances extraordinaires afin de faire face à ces cas d'urgence. En outre, la direction de Radio-Canada, à cette époque, nous a indiqué que des membres du conseil particulièrement compétents dans certains domaines ne pouvaient pas toujours assister aux séances, pour des raisons de santé ou parce qu'ils avaient d'autres engagements professionnels, mais qu'il serait utile qu'ils puissent communiquer avec

[Text]

To conclude, the management of the CBC at that time indicated to us that, most often, meetings where people are physically present was the preferred approach. Therefore this provision is simply to give to the board a greater flexibility.

**Senator Graham:** Sometime in the future, when you are amending the legislation again, you may wish to make sure that if there is an appropriate loophole, that the loophole is plugged.

At any rate, Mr. Chairman, I would like to refer to clause 3(n):

Where any conflict arises between the objectives of the Corporation set out in paragraphs (l) and (m) and the interests of any other broadcasting undertaking of the Canadian broadcasting system, it shall be resolved in the public interest, and where the public interest would be equally served by resolving the conflict in favour of either, it shall be resolved in favour of the objectives set out in paragraphs (l) and (m);

In other words, if there is a conflict between private and public broadcasting, it is always resolved, I take it, in favour of the CBC.

**Mr. Gourd:** If I may give some preliminary explanation, in the current 1968 Broadcasting Act the provision which is, I believe, section 3(h) says that:

Where any conflict arises between the objectives of the national broadcasting service and the interests of the private element of the Canadian broadcasting system, it shall be resolved in the public interest, but paramount consideration shall be given to the objectives of the national broadcasting service;

So the existing 1968 Broadcasting Act provision gives the CBC, at the end of the consideration, paramountcy in every aspect. During the discussions at the level of the House of Commons, the private sector said that they would agree with the paramountcy being given to the CBC in terms of programming, but that, for example, in terms of allocation of frequencies, in terms of commercial considerations, they believed that the CBC should be on an equal footing. So that is why the provision has been redrafted to make sure that the paramountcy of the CBC is limited to their programming mission and not generally so as to encompass commercial advantages or technical advantages.

**Senator Graham:** Let me ask you this question, and it relates to the CRTC and the CBC, and let me use two examples: When CBC Windsor was licensed and CBC Sydney — I am sure my colleagues would expect me to come to that, but very briefly — was licensed, they would have had to be licensed, I understand, by the CRTC; is that correct?

**Mr. Gourd:** Yes.

**Senator Graham:** Or its predecessor. In order to close those stations, must the government then reapply to the CRTC?

[Traduction]

les autres membres du conseil grâce aux moyens modernes de communication.

Pour conclure, les dirigeants de Radio-Canada à cette époque nous ont indiqué que, la plupart du temps, on préférerait des rencontres où les gens puissent se parler en personne. Par conséquent, cette disposition vise simplement à donner au conseil une plus grande liberté d'action.

**Le sénateur Graham:** Quand vous modifierez de nouveau la loi, il serait peut-être bon de corriger les abus, s'il s'en produit d'ici là.

Quoi qu'il en soit, je voudrais aussi attirer votre attention, monsieur le président, sur les dispositions de l'article 3(n):

«les conflits entre les objectifs de la Société énumérés aux alinéas l) et m) et les intérêts de toute autre entreprise de radiodiffusion du système canadien de radiodiffusion doivent être résolus dans le sens de l'intérêt public ou, si l'intérêt public est également assuré, en faveur des objectifs énumérés aux alinéas l) et m)».

Autrement dit, en cas de conflit entre les réseaux publics et privés de radiodiffusion, il faudra toujours trancher en faveur de la Société Radio-Canada, si je comprends bien.

**M. Gourd:** Si vous me permettez une explication préliminaire, la disposition correspondante de la Loi de 1968 sur la radiodiffusion, qui est toujours en vigueur, à savoir le paragraphe 3(h), dit ceci:

«Les conflits entre les objectifs du service national de radiodiffusion et les intérêts des éléments privés faisant partie du système canadien de radiodiffusion doivent être résolus dans le sens de l'intérêt public, compte tenu du caractère primordial des objectifs du service national de radiodiffusion».

Donc, en vertu de la Loi de 1968 sur la radiodiffusion, la Société Radio-Canada a en définitive prépondérance dans tous les domaines. Au moment des discussions qui ont eu lieu à la Chambre des communes, le secteur privé nous a dit qu'il serait d'accord pour que la Société ait prépondérance en ce qui concerne les émissions, mais qu'elle devrait être sur le même pied que les autres pour ce qui est par exemple de l'attribution des fréquences et des considérations d'ordre commercial. C'est pour cette raison que cette disposition a été remaniée, afin que la prépondérance accordée à Radio-Canada soit limitée à sa mission de programmation et ne soit plus assez générale pour permettre des avantages commerciaux ou techniques.

**Le sénateur Graham:** J'aimerais vous poser une question qui porte sur le CRTC et la Société Radio-Canada. Je vais vous donner deux exemples. Quand CBC Windsor et CBC Sydney ont obtenu leur licence—je suis sûr que mes collègues s'attendaient à ce que je pose cette question, mais je vais être très bref—, c'est bien le CRTC qui leur a accordée?

**M. Gourd:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Ou son prédécesseur. Pour pouvoir fermer ces stations, est-ce que le gouvernement doit ensuite présenter une nouvelle demande au CRTC?

[Text]

**Mr. Michael Helm, Director-General, Broadcasting, Department of Communications:** Yes.

**Mr. Masse:** Yes, the radio aspect.

**Senator Graham:** Can you help us in that respect? Does that mean there is still hope for the employees in Windsor and Saskatchewan and Sydney? What would happen if the CRTC were to say no?

**Mr. Masse:** First of all, I will ask the legal advisor of the department to explain the legal aspect of the legislation in this regard.

**Ms. Elizabeth Gilhooley, Senior Counsel, Department of Communications:** I will pass this over to Mr. Helm, who has very recent information on this aspect.

**Mr. Helm:** I am not sure as to how recent my information is, senator, but in general terms, yes, when there is a licence to the CBC or to anyone else, it is a bonding licence and if you want to change in any way by closing the station or doing something that substantively changes what you are licensed to do, you must go back to the CRTC and tell them why you want to do it and they can then rule on it indeed. In theory they could say, "No, I am sorry, we will not permit you to do that".

**Senator Forrestall:** Would you tell us where this is coming from?

**Mr. Helm:** Yes, senator, but there are two questions within the specific examples you brought up that really I believe the CRTC will have to address. With regard to the local programming, which is what I guess is being cut out of Sydney, it is not a question of whether this is written into the licence specifically or not. If it is written into the licence, then indeed the CRTC has to rule on it. They are not closing down the stations. They are not turning the transmitters off in any of these locations. The CRTC would certainly have to deal with that, there is no question about that.

**Senator Graham:** They are changing the conditions.

**Mr. Helm:** If it is written in as a condition of license, then, yes, indeed the CRTC has to rule on it. I am just not specifically sure in those exact instances whether it is reflected in the conditions of the CRTC licence.

**M. Masse:** Est-ce que Radio-Canada ne doit pas rencontrer la CRTC publiquement d'ici quelques semaines?

**M. Helm:** Oui, monsieur le ministre.

**Mr. Gourd:** The second part of the answer is, yes, the CRTC is accountable at first to the commission, and there will be a public hearing on these perceived reductions of services. If there is a disagreement between the CBC and the CRTC at the end of the process, then there will be a report by the commission to the Governor in Council.

**The Chairman:** Let us be clear on this point. The CBC is not surrendering any of its licences nor closing down any of its stations. They are keeping them all. The national service is still flowing through all of these transmitters. We are into a technical point here with regard to the original condition of licences

[Traduction]

**M. Michael Helm, directeur général, Radiodiffusion ministère des Communications:** Oui.

**M. Masse:** Oui, pour ce qui concerne la radio.

**Le sénateur Graham:** Pourriez-vous nous en dire plus long à ce sujet? Est-ce que cela signifie qu'il y a encore de l'espoir pour les employés de Windsor, de la Saskatchewan et de Sydney? Qu'arrivera-t-il si le CRTC disait non?

**M. Masse:** Je vais d'abord demander à l'avocat-conseil du ministère de vous expliquer l'aspect juridique de cette question.

**Mme Elizabeth Gilhooley, avocat-conseil, ministère des Communications:** Je vais laisser la parole à M. Helm, qui a des renseignements très récents à ce sujet.

**M. Helm:** Je ne suis pas sûr que ce soit des renseignements très récents, sénateur, mais de façon générale, les licences octroyées à Radio-Canada ou à une autre entreprise comportent certaines obligations. Si on veut les modifier, en fermant une station ou en adoptant une autre mesure qui modifie un tant soit peu ou considérablement les opérations menées en vertu de ces licences, il faut retourner devant le CRTC qui, après avoir entendu la demande, peut effectivement rendre une décision par la suite. En théorie, il pourrait dire: «Non, je suis désolé, nous ne vous permettrons pas de faire ça.»

**Le sénateur Forrestall:** Pourriez-vous nous dire comment cela serait possible?

**M. Helm:** Oui sénateur, mais en ce qui concerne les deux exemples précis que vous avez cités, il y a deux questions auxquelles le CRTC devra répondre d'après moi. En ce qui concerne la programmation locale, qui fait l'objet des réductions à Sydney, si je ne me trompe pas, il ne s'agit pas de savoir si cela est prévu expressément ou non dans la licence. Si c'est prévu, le CRTC devra effectivement rendre une décision. Mais il ne s'agit pas de fermer ces stations. Il n'est pas question d'y fermer les émetteurs. Le CRTC devrait certainement étudier une demande de ce genre. Cela ne fait aucun doute.

**Le sénateur Graham:** Mais il est question de modifier les conditions de diffusion.

**M. Helm:** Si la licence en fait état expressément, le CRTC devra effectivement rendre une décision à ce sujet. Mais je ne suis pas sûr que ce soit le cas pour ces stations en particulier.

**Mr. Masse:** Is the CBC not scheduled to meet with the CRTC in public hearings within the next few weeks?

**Mr. Helm:** Yes, Minister.

**M. Gourd:** Quant à la deuxième partie de la question, la réponse est oui, la SRC doit rendre des comptes d'abord au Conseil et il y aura une audience publique sur cette présumée réduction de services. S'il y a désaccord entre la SRC et le CRTC une fois les audiences terminées, le Conseil fera rapport au Gouverneur en conseil.

**Le président:** Que ce soit bien clair. La Société Radio-Canada n'abandonne aucune licence d'exploitation et ne ferme aucune de ses stations. Elle les garde toutes. Les émissions du réseau national continuent d'être transmises par ces stations. Le CRTC devra rendre une décision sur les conditions origina-

[Text]

which the CRTC may have to rule on, but I do not want the committee to be under any illusions about closing down stations or surrendering licences, because that is not the case.

**Ms. Gilhooley:** Mr. Chairman, if I may, technically clause 9(1)(c) allows the commission to

“amend any condition of a licence on application of the licensee . . .

That is how it would be done.

**The Chairman:** I see.

**Senator Graham:** Do they still have to appear before the CRTC?

**Mr. Masse:** Yes. They will appear. It is already announced.

**Senator Graham:** Before final approval is given?

**Mr. Masse:** So those questions will be discussed, but I agree with the Chairman. The service is all over the country. No transmitter has been closed. Was it part of the licensing condition at the beginning to have some local programming here and there in Canada? I have not read the licence of that time, so I do not know. This is certainly one of the questions which will be asked and discussed at the public hearings.

**Senator Graham:** I would like to come back later, Mr. Chairman, and yield the floor to someone else now. However, before I do that, may I just ask one question on this particular round? Mr. Minister, to the hundreds of people who are employed by those particular stations which have had their service cut, and to the people who are served on a local basis by those stations, can you offer any hope that, in the future, those stations will be reopened to a full and perhaps better service?

**Mr. Masse:** First of all, it is not my legal responsibility to be involved in those aspects and to answer directly the question you asked. This is really the responsibility of the board of directors and the management of the CBC, because if I answered yes or no, I would be directing the board of directors and the management of CBC on how to handle a situation like that. I do not think they would be pleased about that. The minister should be outside the management of the CBC.

I understand very well the difficulties that those people are facing. The CBC has said publicly that they will make all their legal decisions in a human context to make sure that the CBC will be a good corporate citizen. Having said that, the media is experiencing great difficulties in all western countries. I read in today's press that Four Seasons in Montreal is supposed to announce deep cuts. We see it elsewhere with other magazines and it is for all kinds of reasons.

With us, it is mainly caused by the recession and the fact that we have to offer too many services. That is what many broadcasters in Canada are saying now. That is the reason why we have that group to look into the economic aspects of it. We have more and more specialized services. In Montreal, for instance, I am told that the CBC English and Radio Canada have lost a fair per cent of their own audience because the population have more and more services available to them. We

[Traduction]

les de la licence, mais le comité ne doit pas se tromper quant à la fermeture de stations ou à l'abandon de licences puisqu'il n'y en a pas eu.

**Mme Gilhooley:** Monsieur le président, si vous permettez, l'alinéa 9(1)(c) autorise le Conseil à

«modifier les conditions d'une licence . . . sur demande du titulaire».

Ce serait donc possible.

**Le président:** Je vois.

**Le sénateur Graham:** La Société doit-elle tout de même comparaître devant le CRTC?

**M. Masse:** Oui, la Société va comparaître; c'est déjà annoncé.

**Le sénateur Graham:** Avant d'obtenir l'autorisation finale.

**M. Masse:** On abordera donc ces questions, mais je suis d'accord avec le président. Le service est pancanadien. On n'a fermé aucun transpondeur. La licence était-elle conditionnelle notamment à la réalisation d'émissions locales un peu partout au Canada? Étant donné que je n'ai pas lu le texte de la licence concernée, je l'ignore. On posera sûrement la question lors des audiences publiques.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, je voudrais avoir un autre tour plus tard. Je vais maintenant laisser la parole à quelqu'un d'autre. Mais avant, pourrais-je poser une dernière question? Monsieur le ministre, pouvez-vous laisser aux centaines d'employés de ces stations où l'on a abandonné la production et à ceux qui sont desservis par ces stations locales l'espoir qu'éventuellement on rouvrira ces stations qui offriront alors un service complet et amélioré?

**M. Masse:** Tout d'abord, je ne suis pas légalement responsable de ces questions. Ce n'est donc pas à moi de répondre directement à votre question. Il faudrait plutôt interroger le Conseil d'administration et la direction de Radio-Canada qui, si je vous répondais, le prendraient comme une indication de la façon dont ils devraient réagir. Ils n'en seraient pas très heureux. Le ministre ne doit pas se mêler de la gestion de Radio-Canada.

Je comprends très bien les difficultés auxquelles sont confrontés tous ces gens. La Société Radio-Canada a affirmé publiquement qu'elle prendrait toutes ses décisions légales en tenant compte de la situation des gens et de ses devoirs en tant que société respectable. Cela dit, la télévision est en difficulté dans tous les pays occidentaux. J'ai lu dans *La Presse* d'aujourd'hui que le réseau Quatre Saisons à Montréal est censé annoncer d'importantes coupures. Ce sera la même chose ailleurs, pour toutes sortes de raisons.

Dans notre cas, comme le disent bien des radiodiffuseurs canadiens en ce moment, il y a tout d'abord la récession, puis, le fait qu'il faille offrir trop de services. C'est d'ailleurs pourquoi nous avons formé un groupe de travail qui devra étudier les conditions économiques. Nous avons des services de plus en plus spécialisés. À Montréal, par exemple, on me dit que CBC et Radio-Canada ont perdu un bon pourcentage de leurs téléspectateurs parce que les gens ont de plus en plus de services à

[Text]

have video cassettes, and all kinds of other ways to look at television now. So it is not the world it used to be.

Therefore the CBC is not the only one experiencing these kinds of difficulties. I agree with you that management decisions, when they affect employees everywhere, in CBC Canada, in Air Canada, in power corporations such as Télé-Métropole in Montreal, have to be handled with care, but I cannot answer your question directly. As far as changing the decisions made by the management of the CBC, I cannot do that.

**Senator Graham:** I just have one comment, Mr. Chairman, and that is that the situation goes beyond mere numbers or statistics or individuals. It has to do with the fear out there that everything will emanate from Toronto into the regions, and in my province, from Halifax into the rest of the province. There is that very real fear that the closing, for instance, of CBC Sydney is — I know you are about to say that the station is not closed, Mr. Chairman.

**The Chairman:** That is part of the problem.

**Senator Graham:** May I anticipate your comment and say that the station itself will be open for feeds from Sydney to Halifax and return, but someone in Cape Breton would tell you that all we will get then on a weekly basis is bad news about Cape Breton, and it will not reflect from the Cape Bretoner's point of view the cultural, ethnic, local aspirations or feelings of distinctiveness of the area.

**The Chairman:** Senator Graham, I admire your tenacity with respect to the situation in our home town of Sydney. Senator Graham was at a wedding recently, and the clergyman said "If anybody knows why these two should not be joined together, let him speak now." There was a pause, and then Senator Graham said, "I would like to talk about the Sydney closing of the stations". Everything reminds him of this and he has brought it up with every witness.

We only have a short time to discuss this matter. Will you yield now or do you wish to ask another question?

**Senator Graham:** I hope, Mr. Chairman, that you take your regional responsibilities as seriously as I do, and one of the reasons that you are here is to represent the region from which you come.

**Mr. Masse:** We should all go to Halifax or Sydney.

**The Chairman:** I would like the next questions to be as precise as possible without inhibiting the committee.

**Senator Spivak:** Before I go on to ask my question, I want to express some sympathy with Senator Graham, because it is a policy question in the sense that under this bill, programming provided by the Canadian broadcasting system, as the Friends of CBC point out, should be drawn from local, regional, national and international sources, and it is a fear that is borne out that when there are cuts to be made, who gets cut? The local people. I do not know enough about the system, but to me

[Traduction]

leurs dispositions. Il y a la vidéo. Il y a maintenant plusieurs façons de regarder la télévision. Le monde n'est plus ce qu'il était.

Donc, la SRC n'est pas la seule télévision à avoir de telles difficultés. Je suis d'accord avec vous, les décisions de gestion qui affectent des employés, que ce soit à CBC, à Radio-Canada, à Air-Canada ou à Power Corporation comme à Télé-métropole à Montréal, ne doivent pas être prises à la légère, mais je ne peux pas répondre directement à votre question. Quant à renverser les décisions prises par la Société Radio-Canada, c'est impossible.

**Le sénateur Graham:** Une dernière observation, monsieur le président. Ce n'est pas seulement une question de chiffres ou d'employés. Le problème, c'est que les régions craignent maintenant que toutes les émissions proviennent de Toronto tandis que dans les provinces, dans la mienne en particulier, on craint que tout vienne de Halifax. On craint vraiment que la station de Radio-Canada à Sydney soit fermée. Je sais que vous êtes sur le point de dire que la station n'est pas fermée, monsieur le président.

**Le président:** C'est une partie du problème.

**Le sénateur Graham:** Je sais ce que vous allez dire et j'ajouterai que la station restera ouverte pour émettre depuis Sydney jusqu'à Halifax et vice-versa, mais les gens du Cape-Breton vous diront que nous recevrons maintenant toutes les semaines des mauvaises nouvelles au sujet de la péninsule. Cela ne reflètera pas la culture locale et les sentiments des habitants du Cape-Breton; on ne sentira plus ce qu'il y a de particulier à la région.

**Le président:** Sénateur Graham, j'admire votre ténacité à défendre Sydney, votre ville natale. Le sénateur Graham a assisté à un mariage récemment et quand le prêtre a demandé si quelqu'un voyait une objection au mariage, après une pause, le sénateur Graham a dit qu'il voulait parler de la fermeture de la station de Sydney. Tout lui rappelle ce sujet et il en a discuté avec tous les témoins.

Nous n'avons plus tellement de temps. Avez-vous encore une question ou préférez-vous laisser la parole à un autre?

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, j'espère que vous prenez vos responsabilités régionales aussi à cœur que moi, et si vous êtes ici aujourd'hui, c'est entre autres parce que vous représentez la région dont vous êtes originaire.

**M. Masse:** Nous devrions tous aller à Halifax ou à Sydney.

**Le président:** Je ne veux pas couper l'inspiration des membres du comité, mais les prochaines questions devraient être les plus précises possible.

**Le sénateur Spivak:** Avant de poser une question je voudrais dire toute la sympathie que j'éprouve pour le sénateur Graham puisque c'est une question politique au sens où, en vertu du projet de loi, le programme de la société Radio-Canada, comme l'ont fait remarquer l'Association des amis de Radio-Canada, devrait être établi en puisant à des sources locales, régionales, nationales et internationales. On craint, et à juste titre semble-t-il, que les coupures affectent surtout les émissions locales. Je ne connais pas assez bien le réseau, mais il me

[Text]

it is a question of the creation of the programming, and the sharing of that local programming across the country.

However, that is not my question. I wanted to ask you about distribution undertakings and the cable systems. The provision in this bill is not in accord with Caplan-Sauvageau, the recommendation that cable systems operate simply as carriers. We heard about this from the Friends of the CBC.

**The Chairman:** Friends of Canadian Broadcasting.

**Senator Spivak:** Friends of Canadian Broadcasting, thank you. They felt that the cable industry should be regulated by the CRTC as a public utility, and should not function as a programmer except in the provision of local community services. I want to ask you why, in this particular instance, you did not follow Caplan-Sauvageau and you changed that recommendation? Perhaps you could go into some of the reasons.

**Mr. Masse:** Before asking the deputy minister to answer, because I was not there at the beginning when they reviewed the Caplan-Sauvageau report — I had the energy portfolio and then I came back. Therefore I am not familiar with the genesis of all this, but the question of alternatives and cable is related perhaps, to that. We have a great number of local community channels through the cable system in Canada. In my own area we do not have—and never had and we never hoped to have—a CBC broadcasting system like they used to have in Rimouski or Sydney or elsewhere. Many areas in Canada never had, or dreamed of having a broadcast house, but do we use the local community cable service, or do we not?

We have started to discuss that in the department with some provinces and some organizations. Perhaps part of the preoccupation with having more sensitivity about our own local questions and local discussions could be fulfilled with a better use of the cable system we have in Canada. In most cities the channel is there, and most of the time you have nothing on the channel when you zap from one channel to another. Perhaps we should start looking at that.

**Senator Spivak:** Public television, for example.

**Mr. Masse:** Yes.

**Senator Spivak:** We cannot get TVO in Manitoba.

**Mr. Masse:** But that is the decision of the CRTC as to which cable operator will have which station. However, let us come back to your main question. I want to ask Mr. Gourd, my deputy minister, what happened at the beginning of the bill.

**Mr. Gourd:** I think we have to go back a few years to 1983 when the government of the day issued a broadcasting strategy. The broadcasting strategy issued then was pondering (a) production of more Canadian content, (b) distribution of Canadian content and (c) distribution of foreign programming. So these were the three elements of the 1983 broadcasting strategy. The first thing the government said was that in this country it was unrealistic to try to limit the reception for personal consumption of foreign programming. So there was a

[Traduction]

semble que ce soit une question de réalisation des émissions et de diffusion des émissions locales sur tout le réseau.

Toutefois, ce qui m'intéresse, ce sont les engagements de distribution et la câblodistribution. Les dispositions du projet de loi ne sont pas conformes au rapport Caplan-Sauvageau qui recommandait que les réseaux de câblodistribution ne servent qu'à la transmission. C'est ce qu'ont dit aussi les *Friends of the CBC*.

**Le président:** *Friends of Canadian Broadcasting.*

**Le sénateur Spivak:** En effet, *friends of Canadian Broadcasting*, merci. Selon cet organisme, les câblodistributeurs devraient être réglementés par le CRTC comme service public et ils ne devraient pas être autorisés à offrir un programme distinct, sauf s'il s'agit de services communautaires locaux. Dites-moi pourquoi, dans ce cas-ci vous n'avez pas suivi la recommandation de Caplan et Sauvageau? Vous pourriez peut-être nous donner quelques raisons.

**M. Masse:** Je vais demander au sous-ministre de vous répondre car je n'étais pas à ce ministère quand on a étudié le rapport Caplan-Sauvageau. J'étais ministre de l'Énergie; c'est plus tard que je suis revenu aux Communications. Je ne connais donc pas bien l'origine de tout cela. C'est peut-être une question de possibilités différentes et le câble est relié à cela. Le réseau de câblodistribution offre de nombreux canaux communautaires au Canada. Il n'y en a pas et n'en a jamais eu dans ma région. Nous n'avons jamais espéré avoir une station de Radio-Canada comme il y en avait une à Rimouski, à Sydney et ailleurs. Bien des régions du Canada n'ont jamais eu ni même rêvé d'avoir des studios de production, mais utilisons-nous bien les services d'émissions communautaires du câble ou non?

Le ministère a commencé à en discuter avec certains gouvernements provinciaux et certains organismes. On pourrait répondre en partie à ce désir d'être plus sensibles aux questions locales en exploitant mieux la câblodistribution au Canada. Dans la plupart des villes, le câblodistributeur a un canal qui ne diffuse souvent rien. Peut-être devrions-nous nous pencher là-dessus.

**Le sénateur Spivak:** La télévision publique, par exemple.

**M. Masse:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** Au Manitoba, on ne capte pas TVO.

**M. Masse:** Mais c'est le CRTC qui décide l'attribution de telle ou telle station à tel ou tel câblodistributeur. Mais, revenons-en à votre question principale. J'aimerais demander maintenant à monsieur Gourd, mon sous-ministre, de nous dire ce qui s'est passé à l'époque où a été rédigé le projet de loi.

**M. Gourd:** Il faut, je pense, remonter quelques années en arrière et, plus précisément, à 1983, c'est-à-dire à l'époque où le gouvernement a formulé une nouvelle stratégie en matière de radiodiffusion. Dans le cadre de cette stratégie, le gouvernement s'interrogeait sur (a) la possibilité d'accroître le contenu canadien des émissions, (b) les divers moyens d'assurer la distribution de ce contenu canadien et (c) la manière de peser sur la distribution de programmes d'origine étrangère. Voilà les trois pôles de la stratégie de 1983 en matière de radiodiffusion.

*[Text]*

parti-pois in favour of gradual liberalization of the distribution of foreign programming in Canada just because there was not enough RCMP to police those individuals who had dishes for their own use.

The first component of that liberalization was to say that the dish is a modern version of the roof-top antenna. Therefore, if a person has a dish for his own use, the regulations should be liberal. However, if that person starts to hook up to his neighbour and charge a fee, that person would be entering into a business and therefore needed a licence. Basically they said that if a person wants to look at a US satellite or a British satellite, nobody should interfere with that.

In terms of the production of Canadian content, they said that Telefilm should see its budget increase, and it was increased quite significantly throughout the years. Third, in terms of distribution of Canadian content, there was a big debate about the preferred delivery mechanism. It was felt that terrestrial distribution was more amenable to regulation as opposed to satellite because one never knows over which country the satellite is situated. Therefore, there was a conscious decision to favour terrestrial distribution.

The choice then became should it be telephone or cable? At the time we were in the midst of a federal, provincial and legal discussion over jurisdiction pertaining to telecommunication which was settled by a Supreme Court decision in 1989. However, in 1983, it was felt that cable should be chosen as the preferred delivery mechanism. Therefore, cable was encouraged to support Canadian services and Canadian programming, including being involved in programming like the community service.

From there, some cable operators like Videotron moved very strongly into programming services. Also, Rogers Cable started to develop some ethnic programming and some specialized programming as well. So when the bill was first considered following Caplan-Sauvageau, we thought the House of Commons would have to turn the clock back and ask some cable operators to get out of programming. At the same time, we were considering new technology like High Definition TV. It was felt that cable would have to be the preferred delivery mechanism, and at the same time the Supreme Court had not ruled on telecommunication.

So at the end of the day, the feeling was to keep the options open and to give a greater role to the CRTC in terms of monitoring the conflicts between cable and broadcasters, and in

*[Traduction]*

En premier lieu, le gouvernement a déclaré à l'époque qu'il était peu réaliste d'essayer, au Canada, de contrôler les programmes d'origine étrangère captés par les particuliers pour leur propre usage. L'idée était de libéraliser peu à peu la distribution des programmes d'origine étrangère au Canada étant donné qu'il n'y aurait jamais eu assez de policiers pour contrôler les personnes qui possédaient des antennes paraboliques installées pour leur usage personnel.

Le premier principe de cette politique de libéralisation était donc que ce genre d'antenne n'est en fait qu'une version plus moderne de l'antenne de télévision classique. Ainsi, il convenait d'adopter une réglementation libérale vis-à-vis des particuliers possédant une antenne parabolique. Cela dit, dans la mesure où cette personnes permet à son voisin de profiter de son antenne et qu'il fait payer à celui-ci une redevance, l'on peut dire que l'intéressé se livre à une exploitation commerciale de son antenne et il lui faut obtenir une licence. L'idée était donc de ne pas s'opposer au droit d'un individu de capter, s'il le voulait, les programmes satellites diffusés à partir des États-Unis ou de la Grande-Bretagne.

En ce qui concerne le contenu canadien, il a été décidé d'augmenter le budget de Téléfilm et, de fait, ce budget a, au cours des ans, sensiblement augmenté. En troisième lieu, on a beaucoup parlé des moyens techniques à retenir pour la diffusion des programmes d'origine canadienne. On a considéré que les moyens terrestres permettaient une réglementation plus facile que les satellites étant donné qu'on ne sait jamais trop, à un moment précis, quel est le pays survolé par le satellite. C'est donc pour cela qu'on a, en toute connaissance de cause, opté pour les moyens de diffusion terrestres.

Il a donc fallu décider, ensuite, si l'on opérerait pour le téléphone ou pour le câble. Un grand débat juridique se poursuivait à l'époque quant à la répartition des compétences entre le gouvernement fédéral et les provinces en matière de télécommunications. La question fut réglée, en 1989, par un jugement de la Cour suprême. Mais, en 1983, on estimait que le câble constituait la meilleure solution. On a donc encouragé les câblodistributeurs à épauler les radiodiffuseurs canadiens et les programmes d'origine canadienne, en les encourageant à céder des tranches horaires à la télévision communautaire.

C'est à cette époque que certains câblodistributeurs tels que Vidéotron se sont lancés dans la programmation. La compagnie Rogers Cable commença à produire des programmes à caractère ethnique ainsi que divers types de programmation spécialisée. Lors du premier examen du projet de loi, c'est-à-dire bien après la publication du rapport Caplan-Sauvageau, nous pensions que la Chambre des communes aurait peut-être à faire marche arrière et à demander à certains câblodistributeurs de ne plus faire de production. A cette même époque, nous étions en train d'étudier les nouvelles technologies telles que la télévision à haute définition. Nous estimions que le câble offrait la meilleure solution technique, mais, à cette époque, la Cour suprême n'avait pas encore tranché le débat touchant le domaine des télécommunications.

Nous estimions donc nécessaire de ne pas trop limiter notre horizon et d'augmenter le rôle du CRTC chargé de suivre les conflits opposant les câblodistributeurs aux radiodiffuseurs car

[Text]

terms of determining what contribution cable should provide to Canadian programs. So that is why you have new powers of CRTC in terms of arbitrating between cable and broadcasters. They can give advance rulings, and there are also new powers given to the CRTC in terms of regulating cable. In recent times the CRTC has shown that it could be a bit tougher with respect to cable.

**Senator Spivak:** Thank you. That is a very full explanation. I do not want to take up more time. I could ask you for more explanation, but thank you.

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, I have two specific questions and I think they will go pretty rapidly. Mr. Minister, I am looking first at the question of the autonomy of the French language services. You say at the bottom of page 12 and over on to page 13:

The task force recommended that the autonomy of the French-language services of the CBC be recognized. The government's objective is not to split the Corporation in two, but, rather, to recognize market realities.

The purpose, then, is not to split the corporation in two. I ask you, in a world where function very often determines shape, is it not very likely that market realities, as you have described them, will produce a real, although perhaps not a nominal, division in the corporation?

**Mr. Masse:** Let us go back to the market realities. You have it on the figures I passed around. This is the English network. The problem with Canadian content is a question of quantity obviously, if you look at the French market here.

**Senator Stewart:** Yes, it is very different.

**Mr. Masse:** It is different and it is a question of quality now. So when I use the word "market", I do not use it on the negative side. It is the reality of the beast, you see, but we have to organize ourselves so that, somewhere at the policy level of CBC, that is taken into account. We felt the best way to do that was not to go too far and divide the CBC into one corporation and Radio Canada into another, but to keep the model of the reconciliation inside the corporation. However, we gave a specific mandate to the board of director in order to signal to them that those realities have to be taken into account. To make sure that it is done in such a way, we have decided to ask the board of directors to face those two qualities and discuss policies about those realities.

[Traduction]

il convenait, aussi, de fixer la contribution des câblodistributeurs à la production de programmes canadiens. C'est pour cela qu'on a confié au CRTC le nouveau pouvoir d'arbitrage entre les câblodistributeurs et les radiodiffuseurs. Cela permet au CRTC de donner des avis préalables et lui confère aussi de nouveaux pouvoirs de réglementation à l'égard des câblodistributeurs. Le CRTC a récemment démontré qu'il pouvait faire preuve de la fermeté nécessaire à l'égard des câblodistributeurs.

**Le sénateur Spivak:** Je vous remercie de cette réponse très complète. Je ne veux pas trop empiéter sur votre emploi du temps et, donc, bien que j'aie envie de vous demander des précisions supplémentaires, je vais me contenter de vous remercier.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, j'ai deux questions précises à poser et je pense que cela ne prendra pas très longtemps. Monsieur le ministre, je voudrais tout d'abord vous poser une question ayant trait à l'autonomie des services en langue française. Vous avez dit, au bas de la page 12 et au début de la page 13

qu'il convenait, selon le groupe de travail, de reconnaître l'autonomie des services en langue française et que le gouvernement n'a pas pour but de scinder en deux la Société Radio-Canada mais, plutôt, de tenir compte des réalités du marché.

L'objectif n'est donc pas de scinder en deux Radio-Canada. Je vous demande donc de nous dire si, d'après vous, étant donné que nous nous trouvons dans un monde où la fonction crée l'organe, il n'est pas probable que ce que vous avez appelé les réalités du marché vont aboutir à une scission effective de Radio-Canada même si celle-ci n'est pas officielle.

**M. Masse:** Venons-en un peu, si vous le voulez bien, aux réalités du marché. Vous pouvez vous-même les constater à la vue des chiffres que j'ai distribués. Voilà le réseau de langue anglaise. Si vous le comparez au réseau de langue française, vous allez pouvoir constater une grosse différence quantitative au niveau des programmes d'origine canadienne.

**Le sénateur Stewart:** Effectivement.

**M. Masse:** Il y a une grande différence et la question doit donc plutôt être posée sur le plan de la qualité. Ne vous méprenez pas, lorsque j'utilise le mot marché, je ne n'y accorde aucune intention péjorative. C'est la nature même du problème, mais, cela dit, nous devons faire en sorte que cette réalité entre en ligne de compte lorsqu'on formule la politique de Radio-Canada. Nous avons donc estimé qu'il ne fallait pas aller trop loin et qu'il était préférable de ne pas scinder notre société nationale avec, d'un côté, CBC et, de l'autre, Radio-Canada. Nous avons décidé de maintenir, au sein même de notre société de radiodiffusion nationale, un exemple de réconciliation mais nous avons toutefois donné au conseil d'administration des instructions précises l'enjoignant de tenir compte de ces réalités. Pour s'assurer que les choses se dérouleront bien ainsi, nous avons décidé de demander au conseil d'administration de bien tenir compte de ces deux aspects de la question et de fonder la politique de radiodiffusion sur les réalités ainsi constatées.

[Text]

**Senator Stewart:** All right. I understand what you are saying, and I will not repeat my question. Let us go back to page 8.

**The Chairman:** Senator Stewart, would you allow me a supplementary?

**Senator Stewart:** Time is very scarce, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I will ask this as quickly as I can. We were very impressed Mr. Minister, with the presentation made by the ACRTF, the association of French Language Broadcasters. They asked before the committee that the mandate of Radio Canada be more focused, I think was the word they used, to take into account the current characteristics and conditions of the French language television market. As I said, we were very impressed with the case that they made.

I have two questions. One, is it necessary to amend the bill to achieve this, or do you think the provisions of the bill are sufficient to take into account the peculiar and, indeed, urgent economic situation of the French broadcasters in Quebec? I am aware of the commission you established. Does the bill give the government the necessary flexibility?

**Mr. Masse:** We really think that the bill gives sufficient flexibility because the bill does not deal with the budget aspect of anyone, you see. We will see what will be the report of the committees. We may have to discuss inside the department about policies somewhere. We may have to have meetings and perhaps public hearings with the CRTC about some aspects of proposals. But we do not expect it at that stage and we have no notice or no signal at all by the committee itself that we should delay the bill for one reason or another for their own purpose. So it is not there at all.

For instance, just to give you an example on this question of advertisement and CBC, you remember that in 1986 we decided to eliminate the cap that we put on the percentage of the CBC budget coming from advertising, which gave some more room to the CBC. I know that some private broadcasters would prefer us to come back and put a cap somewhere, but that was done by treasury board regulation, so it is not the law at all.

We feel that we have no problem. We have all the jurisdiction and the legal aspects to deal with the report.

**The Chairman:** Yes. That is fine. Senator Stewart, I am sorry to have interrupted you.

**Senator Stewart:** Thank you, Mr. Chairman. The other matter I wanted to raise relates to the power of the Governor in Council to issue directions. On page 8 of the statement, you say:

[Traduction]

**Le sénateur Stewart:** Entendu. Je comprends fort bien où vous voulez en venir et je ne vais donc pas répéter ma question. Mais, si vous le voulez bien, revenons-en à la page 8.

**Le président:** Sénateur Stewart, me permettez-vous une question supplémentaire?

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, le temps nous fait défaut.

**Le président:** Je vais être aussi bref que possible. Monsieur le ministre, nous avons été beaucoup frappés par l'exposé de l'ACRTF, c'est-à-dire l'Association canadienne des radios et télédiffuseurs en langue française. Cette association a demandé au comité de veiller à ce qu'on définisse de manière plus précise le mandat confié à Radio-Canada afin de tenir compte de la situation actuelle du marché de la télévision en langue française. Nous avons été très impressionnés par la justesse des arguments présentés.

J'ai deux questions à poser. La première, est-il nécessaire de modifier le projet de loi pour obtenir le résultat voulu ou pensez-vous que les dispositions du projet de loi permettent suffisamment de tenir compte des besoins précis et, je dirais même, de la situation économique extrêmement difficile des radiodiffuseurs francophones au Québec? Je sais que vous avez créé une commission, mais les dispositions du projet de loi offrent-ils au gouvernement la souplesse nécessaire?

**M. Masse:** Nous estimons que ce projet de loi permet une souplesse suffisante étant donné qu'il n'anticipe pas sur les décisions budgétaires des diverses parties en présence. Attendons un peu de voir en quel sens se prononcent les comités. Peut-être devons-nous, au sein même du ministère, examiner les diverses politiques possibles. Peut-être devons-nous également consulter le CRTC, et même procéder à des audiences publiques touchant certains aspects des mesures envisagées. Et nous n'en sommes pas encore là et, pour l'instant, le comité ne nous a pas encore donné la moindre indication que nous devrions, pour telle ou telle raison qui leur appartient, retarder l'adoption du projet de loi. Voilà où nous en sommes pour l'instant.

Permettez-moi de vous citer un exemple touchant la publicité à Radio-Canada. Vous vous souvenez qu'en 1986 nous avons décidé de retirer les limites que nous avions fixées quant à la part de son budget que Radio-Canada pouvait tirer des recettes publicitaires, afin de donner à Radio-Canada une plus grande latitude. Je sais que certains radiodiffuseurs du secteur privé aimeraient que nous réimposions ces limites-là, mais je rappelle que cela relève des règlements adoptés par le Conseil du Trésor et non pas de la Loi.

Cela ne nous cause aucun problème. Juridiquement, nous sommes tout à fait capables de traiter des diverses questions évoquées dans le rapport.

**Le président:** Bon. Sénateur Stewart, je suis désolé de l'interruption.

**Le sénateur Stewart:** Je vous remercie monsieur le président. Je voulais également parler du pouvoir qu'a le gouverneur en conseil de donner des instructions. À la page 8 de votre exposé vous dites:

[Text]

You may perhaps wonder what purpose such a limited power could serve. It could, for example, serve to implement agreements between the federal and provincial governments.

I have two questions. First, will you explain the example you give, the implementation of agreements between federal and provincial governments? What kind of matters would these agreements concern? Be as specific as you can. Then you imply that there is a range of other things which could be dealt with by this power. Could you give us some other examples?

**Mr. Masse:** First of all, I know, as do you, that when you table a principle, you should never give examples, because the discussion is about the examples, never about the principle. However, I had to give some illustration.

As I said, we have federal/provincial meetings with communication ministers. We have agreements with Quebec and other provinces. More and more, the provinces are interested in broadcasting because they have educational television like Radio Quebec, TV Ontario, Alberta Access Network, and even some in British Columbia. There is also interest in other provinces. In Saskatchewan there is more and more interest in a kind of film for educational production that they are working on. So that may affect the discussion between the CRTC, the department and the provinces. We have two ways to do that. If we have an agreement in Canada, either I write a letter to CRTC and I ask the CRTC chairman to come to my office and I explain to him what he should do, or — and we prefer the third route — we have a public discussion about that.

That is what we have decided in this power. It will be very, very regulated and very restricted. There would be public discussion in a committee such as this one for the instruction that the minister will give to the CRTC. In fact, what we want to protect is the autonomy or the approach between the government and an agency. When the government is saying something to an agency which will affect the agency's policies or decisions, this has to be public.

We then have two choices. We amend the law, which is a very long process as you know; this bill has been in process since 1984 from the beginning of the discussion with the department and now we are into 1991. Alternatively, we could try to find a new, imaginative approach where it is an instruction but through the parliamentary process. That is why we opted for the last one. We think that will give the government the opportunity to publicly discuss directives with the CRTC but it will take much less time than would the legal process to amend the law. The examples I gave were on the province, but you may have others about high tech television or things like that.

[Traduction]

«Peut-être vous demandez-vous à quoi pourrait bien servir un pouvoir aussi circonscrit. Eh bien ce pouvoir pourrait, par exemple, permettre la mise en œuvre d'accords conclus par le gouvernement fédéral et les provinces».

J'aimerais poser deux questions. En premier lieu, pourriez-vous nous expliquer l'exemple que vous avez cité, c'est-à-dire la mise en œuvre des accords entre le gouvernement fédéral et les provinces? Dans quels domaines de tels accords pourraient-ils être conclus? Pourriez-vous nous citer des exemples précis. Vous laissez entendre l'existence de bon nombre d'autres questions que ce pouvoir permettrait de régler. Pourriez-vous nous en donner des exemples?

**M. Masse:** Nous savons tous que lorsqu'on propose l'adoption d'un principe, l'on ne devrait pas citer d'exemple car la discussion finira par porter sur les exemples et non pas sur le principe. Cela dit, j'ai quand même dû fournir des exemples.

Je vous rappelle l'existence de rencontres fédérales-provinciales entre ministres des Communications. Nous avons conclu, avec le Québec ainsi qu'avec d'autres provinces, des accords dans ce domaine. Les provinces s'intéressent de plus en plus à la radiodiffusion étant donné l'existence de chaînes éducatives telles que Radio-Québec, T.V. Ontario, le *Alberta Access Network*. Cela est également vrai de la Colombie-Britannique. D'autres provinces ont, elles aussi, manifesté leur intérêt en ce domaine. La Saskatchewan, de plus en plus, s'intéresse à la production de certains films éducatifs, domaine dans lequel cette province s'est déjà lancée. Cela pourrait, bien sûr, affecter le contenu des discussions menées entre le CRTC, le ministre et les provinces. Il existe deux manières de procéder. À supposer que les diverses parties en cause soient d'accord, je peux soit écrire une lettre au CRTC et demander à son président de passer à mon bureau. Dans ce cas-là, je lui expliquerai alors comment il devrait procéder. Il existe également une troisième solution, et c'est celle que nous préférons: Qu'on organise un débat public sur la question.

Voilà les paramètres que nous avons décidé d'imposer. L'exercice de ce pouvoir sera réglementé et se déroulera dans des limites très strictes. Les instructions envoyées au CRTC par le ministre donneront lieu à un débat public devant, par exemple, un comité tel que celui-ci. Nous tenons absolument à protéger l'autonomie de la démarche entre le gouvernement et l'organisme intéressé. Je pense que dans la mesure où le gouvernement adresse à un organisme quelconque des directives susceptibles d'influencer les politiques ou les décisions adoptées par cet organisme, tout doit se dérouler en plein jour.

Cela nous offre le choix de deux solutions possibles. Nous pouvons modifier le texte de la loi, ce qui, comme vous le savez, peut prendre très longtemps. La rédaction de ce projet de loi remonte en fait à 1984, année où ont été entamées les discussions au sein du ministère. Or, nous sommes en 1991. Nous pouvons également chercher une solution plus originale qui permettrait tout de même d'envoyer des directives mais, cette fois-ci, avec le concours du législateur. C'est pour cette solution que nous avons opté. Nous pensons que cela offrira au gouvernement l'occasion d'examiner publiquement, de concert avec le CRTC, les directives en cause, mais sans prendre tout le temps nécessaire à une modification de la loi. J'ai pris

[Text]

**Mr. Gourd:** One example is the agreement that Madam Sauvé signed pertaining to cable, when she was Minister of Communications. The Canada-Manitoba Cable Agreement was then submitted to the CRTC in terms of the specific decision pertaining to what Greater Winnipeg Cable and the Manitoba Telephone Systems should do. The agreement between Manitoba Telephone Systems and Greater Winnipeg Cable was in accordance with the Canada-Manitoba agreement, but the CRTC turned it down. Therefore it took the long road of the appeal process to restore that agreement that had been signed between two governments. If the power of direction had been present immediately after that agreement had been signed, then the government would have tabled in the House of Commons the directive to respect such an agreement.

Another example is the Administered Price Policy, the six-and-five, where normally, after the policy had been adopted, it would have been introduced in the House of Commons in terms of a general policy direction to the CRTC. However, without the power of direction, the government had to systematically — I think it was in 1982 or 1983 — change every CRTC decision at the appeal level to make sure that it was in conformity with the six-and-five policy. It was a very cumbersome process.

**The Chairman:** You have to leave us, Mr. Minister.

**Mr. Masse:** I am supposed to be in the house right now.

**The Chairman:** May your senior officials stay with us if the committee wishes to ask more questions?

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, there seems to be only one of these documents around. Are there any more of them?

**Mr. Masse:** Oh, yes. The chairman will distribute it. I thank you very much for permitting me to leave for the other house. I may prefer to be here, but I have to go and vote on the government motion. I thank you very much for the meeting. I am very pleased to have spent this hour with you. My deputy minister and Mr. Racine, who is responsible for the broadcasting policies, and the legal advisor will be here to answer all your questions. I thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Gourd, Mr. Racine, Mr. Helm and Ms. Gilhooley will be here with us now for any further questions. Senator Stewart, do you want to continue your line of questioning?

**Senator Stewart:** Thank you, Chairman. I have asked the questions which I had in mind.

**The Chairman:** Senator Stollery?

[Traduction]

des exemples parmi les initiatives lancées par les provinces mais nous pourrions également évoquer l'exemple de la télévision à haute définition ou diverses autres questions de cet ordre.

**M. Gourd:** Nous pourrions également citer l'exemple de l'accord relatif au câble signé par madame Sauvé à l'époque où elle était ministre des Communications. Cet accord en matière de câblodistribution signé entre le Canada et le Manitoba a ensuite été porté devant le CRTC à qui il appartenait de décider de façon précise comment seraient réparties les compétences entre les compagnies *Greater Winnipeg Cable* et *Manitoba Telephone Systems*. L'accord conclu entre *Manitoba Telephone Systems* et *Greater Winnipeg Cable* était conforme aux clauses de l'accord entre le Canada et le Manitoba, et pourtant le CRTC l'a rejeté. L'accord conclu entre les deux gouvernements n'a pu être rétabli qu'après une longue procédure d'appel. Si, dès la signature de cet accord, le gouvernement avait disposé du pouvoir d'envoyer des directives, il n'aurait eu qu'à présenter, devant la Chambre des communes, la directive touchant le respect de l'accord conclu.

Permettez-moi également de citer l'exemple de la politique de contrôle des prix qui limitait à 6 p. 100 et 5 p. 100 les augmentations. Normalement, cette politique, une fois décidée, aurait été présentée devant la Chambre des communes dans le cadre d'une directive adressée au CRTC, mais, étant donné que le gouvernement ne possédait pas encore le pouvoir d'émettre des directives au CRTC, il a dû — je crois que cela se passait en 1982 ou 1983 — modifier systématiquement en appel toutes les décisions du CRTC afin d'en assurer la conformité avec la politique limitant à 6 p. 100 et 5 p. 100 les augmentations de prix. Tout cela a été extrêmement compliqué.

**Le président:** Monsieur le ministre, vous devez donc partir?

**M. Masse:** Je devrais déjà être à la Chambre.

**Le président:** Pouvez-vous alors nous laisser vos principaux collaborateurs au cas où les membres du comité auraient d'autres questions?

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le président, je n'ai vu qu'un seul exemplaire de ces documents. N'y en aurait-il pas d'autres?

**M. Masse:** Si, bien sûr. Le président pourra les distribuer. Je vous remercie de m'avoir autorisé à vous quitter pour me rendre à l'autre, chambre. J'aurais aimé pouvoir rester parmi vous, mais je dois partir pour voter sur une motion proposée par le gouvernement. Encore une fois, merci. Je suis très content de l'occasion qui m'a été donnée de comparaître devant vous. Mon sous-ministre et M. Racine, le responsable des politiques en matière de radiodiffusion, ainsi que le conseiller juridique du ministère tenteront de répondre à vos questions. Encore une fois, merci.

**Le président:** Vous pourrez adresser vos questions à MM. Gourd, Racine, Helm ou à M<sup>me</sup> Gilhooley. Sénateur Stewart, voulez-vous reprendre?

**Le sénateur Stewart:** Je vous remercie, monsieur le président, mais je n'ai plus de question à poser.

**Le président:** Sénateur Stollery?

[Text]

**Senator Stollery:** No, thank you, Mr. Chairman. I did not have my hand up.

**The Chairman:** We cannot let these people off lightly. Is there not somebody who wishes to ask a question?

**Senator Davey:** I have a question, Mr. Chairman, which I was hoping to ask the minister. I will put it to the deputy minister. It is a very current question. I guess all I can do is ask him to express an opinion. This is a copy of today's *Toronto Star*. I really only want your opinion because it is an unfair question to put to you:

The CBC Television Network has asked the federal broadcast regulator to stop two Toronto area competitors from using extensive programming from the US-based Cable News Network. The two Toronto stations are City Television and CHCH. Gary Maavara of CTV is the person who is complaining. He said, "If they got just excerpts, it would be fine, but they are switching their entire coverage right over to CNN. That is a network. If they want to do that, they should abide by the rules like everybody else".

Maavara also complained about cable systems de-scrambling CNN for customers, and the fact that Maclean-Hunter Cable Television and Rogers Cable Systems offered CNN free to prescribers for forty-eight hours this week. I am just curious as to what you think of that.

**Mr. Gourd:** That is a very interesting question because the system as it works makes the licensee accountable for the programming, but in terms of general blocks of programming. If you take a look at the licences and the conditions of license, nowhere is it said that a licensee should not use BBC extracts or CNN programming. It is said that generally you must have 50 per cent Canadian content in prime time and 60 per cent across the day, plus a certain number of conditions of license. Then the broadcasters are left accountable as to the specific contents they choose.

I suppose that a broadcaster, because of the competitive nature of the market, would go with the best content available. It is certain that if CNN is the property, the network that has it does have an edge, and the other network will complain. The process is to go to the CRTC if the licensee has exceeded its foreign content limitations by using too extensively some foreign elements like CNN. So it is not a clear-cut situation.

**Senator Davey:** But CTV has a case?

[Traduction]

**Le sénateur Stollery:** Non, monsieur le président, merci. Je n'ai pas levé la main.

**Le président:** Il ne faudrait pourtant pas rendre la vie trop facile à nos témoins. N'y aurait-il donc plus de questions?

**Le sénateur Davey:** Monsieur le président, il y a effectivement une question que j'aurais aimé poser au ministre. Permettez-moi de la poser au sous-ministre. Il s'agit d'une question tout à fait actuelle. En fait, c'est son opinion que je sollicite. J'ai ici un exemplaire du *Toronto Star* d'aujourd'hui. Je ne fais que vous demander votre opinion car il serait un petit injuste de vous poser officiellement la question.

«Le réseau de télévision de Radio-Canada a demandé à l'organisme fédéral chargé de réglementer la radiodiffusion d'interdire à deux de ses concurrents opérant dans la région de Toronto de retransmettre dans une large mesure les émissions du réseau américain CNN. Les deux stations de télévision en cause sont City Television et CHCH, toutes les deux de Toronto». Gary Maavara de CTV est celui qui s'est plaint. D'après lui (traduction) «il n'aurait rien à redire s'ils se contentaient de diffuser des extraits, mais, dans certains domaines, ils s'en remettent entièrement au réseau CNN. Il faudrait bien, pourtant, qu'ils se plient aux mêmes règles que les autres».

Maavara s'est également plaint du fait que certains câblo-distributeurs assurent, à leur clientèle, le décryptage de la chaîne CNN et reproche également à Maclean Hunter Cable Television et à Rogers Cables Systems d'offrir gratuitement à leurs abonnés 48 heures de programmes CNN cette semaine. J'aimerais savoir ce que vous pensez de cela.

**M. Gourd:** La question est intéressante car, dans notre système, c'est le détenteur de la licence qui est responsable de la programmation mais cela vaut pour la programmation dans son ensemble. Si vous lisez les conditions d'attribution des licences de radiodiffusion, vous vous apercevez qu'aucune clause n'interdit aux radiodiffuseurs de retransmettre des émissions diffusées par la BBC ou par la chaîne CNN. Ce qui est prévu c'est que, d'une manière générale, il faut diffuser, pendant les heures de grande audience au moins 50 p. 100 de programmes d'origine canadienne et que cette proportion doit être de 60 p. 100 sur l'ensemble de la journée. L'octroi des licences de radiodiffusion porte également certaines autres conditions. Les radiodiffuseurs sont, en outre, responsables du contenu précis de leurs émissions.

Étant donné la concurrence, j'imagine que les radiodiffuseurs vont choisir les programmes qui leur paraissent les meilleurs. Il est bien évident que le réseau à même de retransmettre les émissions de CNN a, vis-à-vis de ses concurrents, un certain avantage qui va porter les autres réseaux à se plaindre. Si l'intéressé a dépassé le pourcentage prévu pour les émissions d'origine étrangère et qu'il a trop eu recours à un contenu étranger tel que les émissions de la chaîne CNN, ses concurrents pourront porter plainte devant le CRTC. Comme vous le voyez, il est très difficile de trancher ce genre de question dans l'abstrait.

**Le sénateur Davey:** Cela dit, le réseau CTV semble avoir le droit pour lui?

[Text]

**Mr. Gourd:** I think CTV perhaps has a valid case to present to the CRTC, but then the CRTC would do a very thorough review of all the contents that were broadcast, presumably, by the CBC during that period of time. The current Broadcasting Act gives either a mild slap on the wrist or a major penalty. The new act tries to have something in between and to have intermediary powers between full-fledged cancellation of a licence and a mild moral comment.

**Senator Forrestall:** The observation, of course, is that we should have foreseen this. It is not something that should be done after the fact. Anybody who has not foreseen or known what would happen or has not known what production capacity was out there in the world has not been following the situation.

My point was facetious, of course. The senator asks the question and your answer is a good one, but God forbid you should cut off Halifax from the only direct access we have, with all those men and women serving in the Gulf as they are. CBC is a farce.

**Senator Davey:** Thank you, Mr. Gourd. I have no further questions, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Are there any further questions? If not, then it remains for me to thank you, Mr. Gourd, Mr. Racine, Ms. Gilhooley, Mr. Helm and also Mr. Alban who has been with us through this whole exercise. I thank you very much.

There is no need to remind senators that we are meeting at 10:30 tomorrow morning in this room. There will be no further business tonight as the notice threatened. As far as the future business of the committee is concerned, that can wait until after the session tomorrow. I am referring to the other bill before us, C-82. So the meeting is adjourned. Thank you very much.

The committee adjourned.

[Traduction]

**M. Gourd:** Le réseau CTV a sans doute de bons arguments à faire valoir devant le CRTC, mais le CRTC devra alors procéder à un examen approfondi du contenu des émissions en cause pendant toute cette période. L'actuelle Loi sur la radiodiffusion offre l'alternative suivante: une légère remontrance ou une sanction très sévère. La nouvelle loi a recherché une solution intermédiaire permettant, justement, d'imposer une sanction plus sévère que la simple remontrance sans pour cela aller jusqu'au retrait de la licence.

**Le sénateur Forrestall:** Je pourrais dire, bien sûr, que nous aurions dû prévoir cet état de choses. Il n'est pas bon d'avoir à faire du replâtrage. Il faut ne pas suivre les choses de bien près pour ne pas arriver à prévoir ou à savoir ce qui va se passer dans une situation pareille, ou encore pour ne pas savoir les moyens de production qui existent ici et là.

J'ironise, bien sûr. Le sénateur a posé une question et votre réponse est pertinente, mais comment même envisager de nous couper de Halifax, comment même envisager de couper le seul lien direct que nous avons à l'heure actuelle avec tous les hommes et les femmes qui servent le pays dans le Golfe. Radio-Canada, c'est de la blague.

**Le sénateur Davey:** Je vous remercie, monsieur Gourd. Monsieur le président, je n'ai pas d'autres questions à poser.

**Le président:** D'autres questions? Si non, il ne me reste qu'à vous remercier. Monsieur Gourd, monsieur Racine, madame Gilhooley, monsieur Helm ainsi que monsieur Alban, je tiens à vous remercier de votre contribution à nos travaux.

Dois-je rappeler que notre prochaine réunion est prévue pour demain matin, à 10 h 30, dans cette même salle. Contrairement à ce que nous laissait craindre l'avis, nous avons épuisé notre ordre du jour. Quant à nos travaux ultérieurs, nous pouvons attendre, pour régler la question, la fin de la séance de demain. Il s'agit de l'autre projet de loi que nous allons devoir examiner; le projet de loi C-82. La séance est levée. Mesdames et messieurs, je vous remercie.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Communications:*

Alain Gourd, Deputy Minister;  
Paul Racine, Assistant Deputy Minister, Communications  
Policy;  
Michael Helm, Director-General, Broadcasting;  
Elizabeth Gilhooley, Senior Counsel.

### *Du ministère des Communications:*

Alain Gourd, sous-ministre;  
Paul Racine, sous-ministre adjoint, Politique des communi-  
cations;  
Michael Helm, directeur-général, Radiodiffusion;  
Elizabeth Gilhooley, avocat-conseil.



Second Session  
Thirty-fourth Parliament, 1989-91

SENATE OF CANADA

---

*Standing Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

---

## INDEX

OF PROCEEDINGS

*(Issues 1 to 14 inclusive)*

Deuxième session de la  
trente-quatrième législature, 1989-1991

SÉNAT DU CANADA

---

*Comité sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

---

## INDEX

DES DÉLIBÉRATIONS

*(Fascicules 1 à 14 inclusivement)*



Prepared by

René Nadeau,

Information and Technical Services Branch,

LIBRARY OF PARLIAMENT

Compilé par

René Nadeau,

Direction de l'information et des services techniques,

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

## SENATE OF CANADA

Standing Senate Committee on  
Transport and Communications  
2nd Session, 34th Parliament, 1989-91

### INDEX

(Issues 1 to 14 inclusive)

**Abbott, Ed, Executive Secretary, Canadian Railway Labour Association**  
Bill C-5  
Discussion, 9:31-3,35-6  
Statement, 9:27-31

#### **Abitibi-Price Inc.**

Activities, background, 7:19  
Air Canada's daily service, need for, consequences, 7:19-24,27-8  
Air cargo shipments, spendings, statistics, 7:21,24-6  
Aircraft, owning or leasing, 7:26  
Customers, relationship, visits, letter from David Loretto, 7:26-8  
International sales meeting, 7:27-8  
Lobbying, 7:26  
Material and merchandise, transportation, problems, 7:20-5  
Ownership, 7:26

#### **Access to Information Act**

Witnesses, statements, privileges, 2:8

#### **ACRTF**

*See*

Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc.

#### **Act respecting broadcasting and to amend certain Acts in relation thereto and in relation to radiocommunication**

*See*

Bill C-40

#### **Act to establish the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof**

*See*

Bill C-2

#### **ACTA**

*See*

Alliance of Canadian Travel Associations

#### **Air Atlantic**

Air Canada discontinuance, effects, 6:87  
Air freight, capacity, 7:107-8,116-7,121  
Cadaver business, 6:125  
Christmas season, bookings, 6:94-5  
Commodity freight rate, 6:93-4  
Competition, 6:82,86-8  
Corporate structure, 6:82-3  
Fish, transportation, 6:85-6,88-90; 7:16-8,107  
Growth, development, background, 6:82-3  
Joint fare agreement, 6:90-1  
Lobster, shipping, cost, 6:125  
Oversells, treatment, 6:89  
Passenger service, 7:17-8,116-7  
Routes, prices, 7:118  
Stephenville, service, capacity, 6:84-9,92-3,114-5; 7:15-7,103-4

## SENAT DU CANADA

Comité sénatorial permanent des  
Transports et des communications  
2<sup>e</sup> session, 34<sup>e</sup> législature, 1989-1991

### INDEX

(Fascicules 1 à 14 inclusivement)

**Abbott, Ed, secrétaire exécutif, Association des syndicats de cheminots du Canada**  
Projet de loi C-5  
Discussion, 9:31-3,35-6  
Exposé, 9:27-31

#### **Abitibi-Price Inc.**

Activités, historique, 7:19  
Air Canada, service quotidien, besoin, conséquences, 7:19-24,27-8  
Avion, possession ou location, 7:26  
Cargo aérien, dépenses, statistiques, 7:21,24-6  
Clientèle, relations, visites, lettre de David Loretto, 7:26-8  
Matériel et marchandises, transport, problèmes, 7:20-5  
Pressions, lobby, 7:26  
Propriétaires, 7:26  
Réunion internationale sur les ventes, 7:27-8

#### **Accès à l'information, Loi**

Témoins, déclarations, privilèges, 2:8

#### **ACR**

*Voir*

Association canadienne des radiodiffuseurs

#### **ACRTF**

*Voir*

Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc.

#### **ACTA**

*Voir*

Alliance canadienne des associations touristiques

#### **ACTC**

*Voir*

Association canadienne de télévision par câble

#### **Acte de la télégraphie sans fil, 4:9**

#### **Air Atlantic**

Air Canada, interruption de service, effets, 6:87  
Concurrence, 6:82,86-8  
Croissance, développement, historique, 6:82-3  
Dépouilles, commerce, 6:125  
Fret aérien, capacité, 7:107-8,116-7,121  
Homards, expédition, coûts, 6:125  
Marchandises, tarif de transport, 6:93-4  
Noël, réservations, 6:94-5  
Parcours, prix, 7:118  
Poisson, transport, 6:85-6,88-90; 7:16-8,107  
Service passagers, 7:17-8,116-7  
Service transfrontières, 6:86  
Stephenville, service, capacité, 6:84-9,92-3,114-5; 7:15-7,103-4  
Structure constitutive, 6:82-3  
Surréservations, traitement, 6:89  
Tarifs conjoints, ententes, 6:90-1

**Air Atlantic—Cont'd**

- Trans-border routes, 6:86
- Trip from Churchill Falls to Boston, schedule, 6:86

**Air Canada**

- Administrators, qualification, 6:130
- Air freight, capacity, portion going to Comer Brook, 7:108-9,116, 120-1,134
- Brief, printed as appendix, 7:7-11
- Deregulation, impact, 6:157-8
- En Route*, quality, 5:21
- Flying fish business, capacity, 6:125; 7:108,134
  - Lobster shipping, article from Claude Taylor in *En Route*, 6:131-2
- Image, role, concerns, 6:27-8; 7:33-4,46
- Industry, period of adjustment, impact, 7:113-4
- Joint fare agreements, 6:31-2,104-5; 7:102-3,118-20
- Outlying areas, service, conscience, 6:21-2,28,63-5,100-3; 7:32-3,54, 92,113-5
  - Letter from Claude Taylor, July, 1989, 7:34,41
- Privatization, impact, 6:22,26
- Profit, contemplation, provision, 6:21-2,27,130
- "See Red — See Air Canada Red", advertising campaign, 7:29
- Service, quality, 5:10,19-21; 7:114
- Staff
  - Prime consideration, 6:18,26-7,32
  - Reduction, impact, 5:10
- Station closures, letters of notification, ads, 6:17-9,100-2
- Subsidies, direct and indirect, recovery, 5:9,14-5

**Air Canada — Stephenville Inquiry**

- Air Atlantic, service, 5:12,17; 6:42,53,114-5; 7:15-6; 8:5,7; 9:7
- Air Canada
  - Air Nova, relationship, 6:23-6,50-1,58,60; 7:30; 9:8
  - Chairman of Committee, letter of October 8, 1989, 6:16,19
  - Confidentiality of information, 6:16,120; 7:121-2
  - Employees, future employment, alternatives, 6:32
  - Joint fare agreements, unwillingness to negotiate, reasons, 6:20, 23-5,29,35-7,39,55-6,67-8,78-80,107-8,114-5,117,142,161,163; 7:16,23-4,30,33-4,37,45-6,111-2,114-5,118-9,129; 9:7-9
  - Local authorities, negotiation, 7:33-4
  - Testimony, restrictions, reasons, 6:16; 7:98-9,111
  - Withdrawal, fulfilled requirements of the law, 5:31-2; 6:17-9; 7:33-5,122-3; 9:7
- Air Nova
  - Exclusive agreement, 6:102,114-7,119-20,148-9; 7:30,37,45; 9:8
  - Joint fare agreements, 6:55-7,60,107; 7:111-2; 9:9
  - Service, lack of, reasons, 6:52-3,58-9,61
- Briefs received, content, 6:110-1
- Cargo and passenger service, demand, statistics, 6:55; 7:130-3,135, 137-8
  - Eastern Provincial Airways, survey, February 17, 1982, 7:137-8
- Committee, mandate, obligations, 5:6; 6:126-31; 7:93
- Documents, briefs, correspondence, 7:138-9
- First Air
  - Cargo and passenger service, statistics, 6:45-8; 7:125-9
  - Competition, 6:37-8,40-2
  - Intentions, initiatives, 7:130
  - Joint fare agreement
    - Air Canada, 5:12-3; 6:20,22,24-5,38-9,44-5,55-6,67-8,79-80,103, 107-8,114-5; 7:16,30,37,91,115,118-9,126-8,131,136; 9:7-9
    - Canadian Airlines, 6:35,38,44-5,80; 7:127; 9:9
    - Companies, trials, 6:34-6
    - Correspondence, availability, appendices to proceedings, 6:39-40
    - Fares, statistics, 6:33,36-7; 7:127-8
    - Need for, 6:45-6,68,80,90; 8:11; 9:9-10
    - Purpose, objectives, 6:40
    - Subsidy, 8:11-2

**Air Atlantic—Suite**

- Voyage Churchill Falls à Boston, itinéraire, durée, 6:86

**Air Canada**

- Déréglementation, effets, 6:157-8
- Dirigeants, compétence, 6:130
- En Route*, qualité, 5:21
- Fermeture de stations, lettres d'avis, annonces, 6:17-9,100-2
- Fret aérien, capacité, pourcentage destiné à Comer Brook, 7:108-9, 116,120-1,134
- Image, rôle, préoccupation, 6:27-8; 7:33-4,46
- Industrie, période d'ajustement, effets, 7:113-4
- Mémoire, imprimé en annexe, 7:7-11
- Personnel
  - Préoccupation principale, 6:18,26-7,32
  - Réduction, effets, 5:10
- Privatisation, effets, 6:22,26
- Produits de la pêche, expédition, capacité, 6:125; 7:108,134
  - Homards, expédition, article de Claude Taylor dans *En Route*, 6:131-2
- Profits, recherche, disposition, 6:21-2,27,130
- Régions isolées, service, sens civique, 6:21-2,28,63-5,100-3; 7:32-3,54,92,113-5
  - Lettre de Claude Taylor, juillet 1989, 7:34,41
- «See Red — See Air Canada Red», campagne publicitaire, 7:29
- Service, qualité, 5:10,19-21; 7:114
- Subventions, directes et indirectes, recouvrement, 5:9,14-5
- Tarifs conjoints, ententes, 6:31-2,104-5; 7:102-3,118-20

**Air Canada — Enquête Stephenville**

- Air Atlantic, service, 5:12,17; 6:42,53,114-5; 7:15-6; 8:5,7; 9:7
- Air Canada
  - Air Nova, lien, 6:23-6,50-1,58,60; 7:30; 9:8
  - Autorités locales, négociations, 7:33-4
  - Confidentialité des informations, 6:16,120; 7:121-2
  - Employés, préservation des emplois, alternatives, 6:32
  - Président du Comité, lettre du 8 octobre 1989, 6:16,19
  - Retrait, satisfait aux exigences de la loi, 5:31-2; 6:17-9; 7:33-5,122-3; 9:7
  - Tarifs conjoints, ententes, refus de négociier, raisons, 6:20,23-5, 29,35-7,39,55-6,67-8,78-80,107-8,114-5,117,142,161,163; 7:16, 23-4,30,33-4,37,45-6,111-2,114-5,118-9,129; 9:7-9
  - Témoignage, restrictions, raisons, 6:16; 7:98-9,111
- Air Nova
  - Entente exclusive, 6:102,114-7,119-20,148-9; 7:30,37,45; 9:8
  - Service, absence, raisons, 6:52-3,58-9,61
  - Tarifs conjoints, ententes, 6:55-7,60,107; 7:111-2; 9:9
- Audiences publiques, serment sur la Bible, 6:112
- Comité, mandat, obligations, 5:6; 6:126-31; 7:93
- Documents, mémoires, correspondance, 7:138-9
- First Air
  - Coefficient de remplissage, 7:125-7
  - Concurrence, 6:37-8,40-2
  - Intentions, initiatives, 7:130
  - Service, discussion, 5:12
  - Service de remplacement, offre, facteurs, démarches, 6:34-8, 46-7,67-8,80,101-4,113-4,150-1,157; 7:23-4,125,129-31; 8:11, 13-4; 9:8-9
    - Lettre, 21 juin 1989, extrait, 7:124-6,130
  - Services passagers et fret, statistiques, 6:45-8; 7:125-9
  - Tarifs conjoints, ententes
    - Air Canada, 5:12-3; 6:20,22,24-5,38-9,44-5,55-6,67-8,79-80, 103,107-8,114-5; 7:16,30,37,91,115,118-9,126-8,131,136; 9:7-9
    - Buts, objectifs, 6:40
    - Canadien International, 6:35,38,44-5,80; 7:127; 9:9
    - Compagnies, tentatives, 6:34-6

**Air Canada — Stephenville Inquiry—Cont'd****First Air—Cont'd**

- Local traffic, connecting traffic, percentage, 7:126
- Passenger load factor, 7:125-7
- Replacement service, offering, elements, steps, 6:34-8,46-7,67-8,80, 101-4,113-4,150-1,157; 7:23-4,125,129-31; 8:11,13-4; 9:8-9
- Letter, June 21, 1989, excerpt, 7:124-6,130
- Service, discussion, 5:12
- Government, policy, consistent, 5:13; 6:27
- Jet service
  - Collusion, taking action, 5:18-9; 6:100-2; 7:45
  - New, introduction, opposition, 5:11
  - Withdrawal
    - Airport, consequences, 6:92,112; 7:15-6
    - Announcement, process, 6:18-9,26-7,64,107,163; 7:29-30,38-9
    - Businesses, impact, 6:133-6,161-2; 7:19-21,44
    - Consequences, 7:132-3,135
    - Decision, propriety, reasons, 6:28,63-5,100-3,105,108-9,135-6, 142,161,166; 7:16,29-30,91,104-5,113-4
    - Entrepreneurs, consequences, 7:70-1
    - Handicapped persons, results, 6:121-2,124
    - Legal requirements, 6:17-9,21,27,64-6,151; 7:33
    - National Transportation Agency, decisions, 6:18-9
    - Newspaper articles, quotes, 7:104-5
    - Outfitting companies, problems, 6:137-8
    - Reactions, 5:12; 6:63-5,96
    - Regional disparities, impact, 6:142,147-9
    - Replacement, 5:17-8; 6:65,67,113-4
    - Southwestern region, consequences, 7:44,61,71,107-8
- Order of reference, 5:3,6
- Problem, nature, 5:12
- Procedure, 6:14-5
- Public hearings, swearing on the Bible process, 6:112
- Regional interests, 6:55,142-3
- Report to Senate
  - Conclusions and recommendations, 9:15-7
  - Deadline, 5:6
  - Economic regulatory reform, effects, 9:7-8
  - Freight traffic, 9:10-1
  - Historical profile of Stephenville, 9:6-7
  - Joint fares, 9:8-10
  - National Transportation Agency, National Transportation Act, 9:13-5
  - Passenger traffic, 9:11
  - Regional economic effects, 9:12
  - Trans Oceanic Plane Stop Program, 9:12-3
  - Without amendment, fifth, 8:4; 9:6-20
  - Witnesses, list, 9:18-20
- Town of Stephenville
  - Associations, representations, 7:31
  - Chamber of Commerce, position, 6:110-20
  - Consequences, 6:13-4,63-4,79,110-3,129-30; 7:12-3,15-6,107-8
  - Consumer and Corporate Affairs Department, complaint, 7:98-9
  - Financial climate, 6:162
  - Fish, transportation, 7:15,18-9
  - Letter from Jim Hodder to the Hon. John Crosbie, February 23, 1989, response, 7:15,18
  - Medical emergencies, 6:106,111,122
  - Position, suggestions and recommendations, 6:13-4,67,71-3,129-30
  - Profitability, 7:113-4
  - Public hearings, request, 6:13,63,72,129-30,162; 7:29-30
  - Royal Bank branch, impact, 6:161-2
  - Run, profitability, 6:163
  - Traffic, diverting to Deer Lake, 6:68,91-2,100-2,105,156-7
  - Transport Department, opinion of officials, 5:11-2

**Air Carrier Regulations****Section 7, 5:41****Air Canada — Enquête Stephenville—Suite****First Air—Suite**

- Tarifs conjoints, ententes—Suite
  - Correspondance, disponibilité, annexée en appendice, 6:39-40
  - Nécessité, 6:45-6,68,80,90; 8:11; 9:9-10
  - Subventions, 8:11-2
  - Tarifs, statistiques, 6:33,36-7; 7:127-8
- Trafic local, vols de correspondance, pourcentage, 7:126
- Gouvernement, politique, conformité, 5:13; 6:27
- Intérêts régionaux, 6:55,142-3
- Mémoires reçus, contenu, 6:110-1
- Ordre de renvoi, 5:3,6
- Problème, nature, 5:12
- Procédure, 6:14-5
- Rapport au Sénat
  - Conclusions et recommandations, 9:15-7
  - Conséquences économiques régionales, 9:12
  - Date limite, 5:6
  - Office national des transports, Loi nationale sur les transports, 9:13-5
  - Profil historique de Stephenville, 9:6-7
  - Programme d'escalade de vol transocéanique, 9:12-3
  - Réforme de la réglementation économique, effets, 9:7-8
  - Sans amendement, cinquième, 8:4; 9:6-20
  - Tarifs pluritransporteurs, 9:8-10
  - Témoins, liste, 9:18-20
  - Trafic-marchandises, 9:10-1
  - Trafic-passagers, 9:11
- Service d'avions à réaction
  - Collusion, interventions, 5:18-9; 6:100-2; 7:45
  - Liaison aérienne, nouvelle, ouverture, opposition, 5:11
  - Suppression
    - Aéroport, conséquences, 6:92,112; 7:15-6
    - Annonce, processus, 6:18-9,26-7,64,107,163; 7:29-30,38-9
    - Commerces et entreprises, effets, 6:133-6,161-2; 7:19-21,44
    - Conséquences, 7:132-3,135
    - Décision, bien-fondé, raisons, 6:28,63-5,100-3,105,108-9,135-6, 142,161,166; 7:16,29-30,91,104-5,113-4
    - Disparités régionales, effets, 6:142,147-9
    - Obligations légales, 6:17-9,21,27,64-6,151; 7:33
    - Entrepreneurs, conséquences, 7:70-1
    - Journaux, articles, citations, 7:104-5
    - Office national des transports, décisions, 6:18-9
    - Personnes handicapées, effets, 6:121-2,124
    - Pourvoiries, problèmes, 6:137-8
    - Réactions, 5:12; 6:63-5,96
    - Région du sud-ouest, conséquences, 7:44,61,71,107-8
    - Remplacement, 5:17-8; 6:65,67,113-4
- Services passagers et fret, demande, statistiques, 6:55; 7:130-3,135, 137-8
  - Eastern Provincial Airways, étude, 17 février 1982, 7:137-8
  - Transports, ministère, opinion des fonctionnaires, 5:11-2
- Ville de Stephenville
  - Associations, représentations, 7:31
  - Audiences publiques, demande, 6:13,63,72,129-30,162; 7:29-30
  - Banque Royale, succursale, répercussions, 6:161-2
  - Chambre de commerce, position, 6:110-20
  - Climat financier, 6:162
  - Conséquences, 6:13-4,63-4,79,110-3,129-30; 7:12-3,15-6,107-8
  - Consommateurs et Sociétés, ministère, plainte, 7:98-9
  - Lettre de Jim Hodder à l'honorable John Crosbie, 23 février 1989, réponse, 7:15,18
  - Ligne, rentabilité, 6:163
  - Poisson, transport, 7:15,18-9
  - Position, propositions et recommandations, 6:13-4,67,71-3,129-30
  - Rentabilité, 7:113-4
  - Trafic, détournement sur Deer Lake, 6:68,91-2,100-2,105,156-7
  - Urgences médicales, 6:106,111,122

**Air Nova**

- Air Canada, ties, commercial agreement, 6:50-1,58,60
- Board of directors, 6:50-1,54-5
- Budget, activities, independence, 6:51
- Creation, background, 6:49-50
- Deer Lake
  - Cargo, amount, origin, destination, 6:59
  - Flights, frequency, 6:57
  - Initial choice, 6:52-3
  - Passenger service, connector bus service, 6:57
  - Passengers coming from Stephenville, 6:61
- Equipment, purchase, 6:58
- Growth history, 6:51-2
- Service
  - Cargo services, capacities, 6:58,61-2; 7:45,116
  - Destinations, 6:60-2
  - Schedule and station changes, responsibility, 6:51

**Air transport**

- Atlantic Canada, service, quality, 6:49-52,60,83-4; 7:106-8
- Cargo baggage capacity, 5:25-6; 6:99; 7:106-10
- Carriers, agreements, 7:100-1
- Changes, evolution, 7:100-1
- Competition
  - Functioning of the market place, 5:23-5; 6:23-4,41-2,81,157-9; 7:39
  - National policies, 6:113-4,118-9
- Deregulation
  - Aircraft and passenger movements, acceleration, 5:20
  - Committee, role, 7:93
  - Congestion, result, 5:20
  - Economic regulatory reform, 5:23; 8:5; 9:6-8,14-6
  - Impact, 6:26,40-1,64-5,70-1,84,97-9,111,118,142,147,150,164-5; 7:31,46; 8:5
  - Rural areas, 7:31,34,39-40,46,77,92-3; 8:13-5,19
  - Safety, impact, concerns, 1:44-5; 5:20-1; 6:97-9,150
  - United States, questioning, 5:20-1
- Designated areas
  - Definition, 6:110; 9:7
  - Regulations, 5:22; 8:6; 9:7,14
  - Subsidies, 8:12-3,16-7; 9:14-5
- Domestic air services
  - Discontinuances or reductions
    - Act, Regulations, provisions, impact, 5:29-30,38,41; 6:71-2,97
    - Air Canada, letters of notification, 6:17-9
    - Briefing, 5:29-31
    - Competition Act, provisions, 6:23
    - Complaints against licensee, recourse, 5:30-1; 6:72
    - Economy, consequences, 7:12,39-40
    - Persons prescribed, notice, requirements, 5:30-3,41; 6:17-8,21, 71-2,97,149-50
    - Previous and present act, requirements, differences, 6:21
  - Domestic tariffs, 5:33
  - Jet service, necessity, 6:69; 7:81-2
- Duopoly
  - Definition, 6:46
  - Impact, 5:24,38-9; 6:40-1,43,64-5,103-4,114,128-9; 7:39,91-2; 9:8
- Freight service, monitoring, 5:17
- Government
  - Community Futures, funds to provide air transportation, 7:46-7
  - Policies, 6:75-6,104; 7:33,40; 8:12
  - Powers, 6:165
  - Subsidies, recovery, 5:14-5
  - United States, comparison, 5:15

**Air Nova**

- Air Canada, association, entente commerciale, 6:50-1,58,60
- Budget, activités, indépendance, 6:51
- Conseil d'administration, 6:50-1,54-5
- Création, historique, 6:49-50
- Croissance, aperçu historique, 6:51-2
- Deer Lake
  - Choix initial, 6:52-3
  - Fret, quantité, provenance, destination, 6:59
  - Passagers en provenance de Stephenville, 6:61
  - Service passagers, navette d'autobus, 6:57
  - Vols, fréquence, 6:57
- Équipement, achat, 6:58
- Services
  - Destinations, choix, 6:60-2
  - Fret, capacité, 6:58,61-2; 7:45,116
  - Horaires de vol et aéroports, changements, responsabilité, 6:51

**Alexander, Allan, ancien président, Port au Port Development Corporation**

- Air Canada — Enquête Stephenville, discussion, 7:53,55-7,59-61,70

**Aller sans entraves**

- Livre blanc, étude par le Comité permanent des Transports, rapport minoritaire libéral, 1985, 6:27,83

**Alliance canadienne des associations touristiques (ACTA)**

- Office national des transports, collaboration, 5:37

**American Air Line Pilots' Association**

- Gander, accident, rapport, 1:60

**Amis de la radiodiffusion canadienne**

- Agence nouvelle, organisation, article du *Toronto Star*, 17 janvier 1991, 13:21
- Budget de Radio-Canada, réduction, pétition, 13:6
- Coalition d'action dite des 100 jours, 13:11
- Comité d'enquête chargé d'examiner les orientations en matière de radiodiffusion au Canada, formation, recommandation, 13:7
- Groupe de travail Caplan-Sauvageau, recommandations, appui, 13:7
- Membres
  - Répartition, 13:6,12
  - Salutin, Rick, 13:20-1
- Nom, changement, 13:5
- Projet de loi C-40
  - Comité de la Chambre, comparution, 13:7
  - Modifications, recommandations, 13:8-10
  - Position, 13:6-12
  - Préoccupations, évolution, 13:21-2
  - Unité nationale, modification rédactionnelle, partage d'une conscience nationale, 13:13-4
- Projet de loi C-136, appui, 13:22
- Rôle, but, 13:5-6
- Structure organisationnelle, 13:5,12

**Armitage, Blair, greffier du Comité**

- Réunion d'organisation
  - Budget, adoption et soumission au Comité de la Régie interne, des budgets et de l'administration, 1:16
  - Président, élection, 1:8
  - Témoins invités à comparaître, frais de voyage et de séjour, indemnité raisonnable, 1:13
- Travaux, réunions, planification, 1:22

**Air transport—Cont'd**

- Handicapped persons, special needs, recognizing, 6:121-4; 7:122
- "Hub and spoke" system, 5:8,12,16-8,25,38; 6:108-10; 9:8,11
- Hunter, Lawson A.W., testimony, quotes, 7:39
- Industry, profitability, 7:126
- International policy, negotiations, 5:21-2
- Jet service, future, 5:16-7
- Joint fare agreements
  - Amount, control, 5:33; 6:43
  - Carriers compelled to enter, results, 8:6
  - Competition, 6:42-4; 7:120
  - Consumer and Corporate Affairs Department, investigation, 6:16-7, 19-20
  - Definition, 5:12-3
  - Purpose, objectives, 6:40-1,104-5,165; 7:102-3,112,118-20
  - Regulations, need for, 6:110
  - Standards, 6:56-7
- Licensing procedure, criteria, restrictions, 5:23; 6:70
- Load factor, 7:106
- Monitoring, activities, overview, 5:36-7
- New act, objectives and philosophy, 5:7-11,19,21-4; 6:46
- Official Airlines Guide, 5:36
- Passengers, volume, Bank Settlement Plan, 7:121-2
- Pearson International Airport
  - Accidents and incidents, statistics, 1:50-1
  - Congestion, reasons, solutions, 5:8-10,19-20,27-9
  - Safety, 5:27-9
  - Terminal three, opening, 5:27
- Privatization, impact, 5:21-4
- Rationalization, definition, 6:28
- Regional carriers, market share, monopolies, 5:24-5
- Regional development, role, 5:21-2; 6:142-3,146-9; 7:30,32-4,39-40, 44-7,107; 8:12,15-6
- Regulations, powers, scope, 5:22-3
- Regulatory system, review of checks and balances, 6:142
- Reservations, computer system, competition problems, 6:68
- Small and isolated communities
  - Essential services, direct or indirect financial assistance, 8:6
  - Needs, protection, 6:165; 7:31,107
- System, effectiveness, 7:32
- Transport Department, role, 6:165; 8:13-6

**Air Transport Association of Canada**

- Bill C-2, brief, 2A:1-5

**Air Transportation Regulations**

- Domestic air services, discontinuance or reduction, notice, Clause 14(1), 5:29-30; 6:17

**Aircraft**

- "Accident", "incident", definition, 1:25-6,52
- Definition, 1:38-9
- "Dynamically supported craft", hovercraft, definition, 1:29

**Alexander, Allan, Past-President, Port au Port Development Corporation**

- Air Canada — Stephenville Inquiry, discussion, 7:53,55-7,59-61,70

**Alliance of Canadian Travel Associations (ACTA)**

- National Transportation Agency, co-operation, 5:37

**American Air Line Pilots' Association**

- Gander accident, report, 1:60

**Armitage, Blair, Clerk of the Committee**

- Organization meeting

**Arsenault, Benoît, adjoint législatif du ministre des Communications, ministère des Communications**

- Projet de loi C-6, 3:5

**Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF)**

- Projet de loi C-40
  - Amendements, nécessité, 13:30
  - Position, 13:30-2
- Sénat, rôle, importance, 13:30

**Association canadienne de télévision par câble (ACTA)**

- Groupe de consultation des citoyens, collaboration, 12:30,41
- Parlement et CRTC, compétence, 12:30
- Président-directeur général, 12:29-30,34-5
- Projet de loi C-40
  - Comité des Communes, comparution, amendements proposés, 12:32-3
  - Position, 12:30-2
- Rôle, membres, 12:30
- Service de base, mise au point, 12:31

**Association canadienne des pilotes de ligne**

- Projet de loi C-2, mémoire, 2A:6-7

**Association canadienne des radiodiffuseurs (ACR)**

- 'Canadians Talking to Canadians', tribune publique, complément au Groupe de consultation des citoyens (Spicer), 12:24
- Code d'éthique, 12:14,24
- Membres, radiodiffuseurs privés gratuits, rôle, 12:5-6,12,14
- Projet de loi C-40
  - Comité des Communes, comparution, amendements proposés, 12:19
  - CRTC, exposé, discussion, 12:19-20
  - Modifications proposées, recommandations, 12:7-12
  - Position, 12:5-12
  - Urgence, 12:29
- Radiodiffusion publique, position, 12:5
- Unité nationale, promotion, responsabilité, 12:24-5

**Association de développement économique de Port-au-Port**

- Agence de promotion économique du Canada atlantique, liens, 7:58-9
- Air Canada — Enquête Stephenville
  - Aéroport de Stephenville, importance, 7:49-51
  - Coupures de service, position, 7:48-9
  - Exposé, 7:47-51
- Rôle, activités, 7:47-9,51

**Association des voyageurs de commerce**

- Office national des transports, collaboration, 5:37

**Association du transport aérien du Canada**

- Projet de loi C-2, mémoire, 2A:1-5

**ATAC**

- Voir
  - Association du transport aérien du Canada

**Atkins, Norman K., sénateur (Markham)**

- Air Canada — Enquête Stephenville
  - Air Atlantic, 6:87
  - Air Canada
    - Décision, 6:108-9
    - Employés, 6:32
    - Service, 5:21
  - Air Nova, 6:60
  - Canada atlantique, 6:59-60

**Armitage, Blair, Clerk of the Committee—Cont'd**

- Budget, adoption and submission to Committee on Internal Economy, Budgets and Administration, 1:16
- Chairman, election, 1:8
- Witnesses invited to appear, reasonable travelling and living expenses paid, 1:13
- Workload, meetings, planning, 1:22

**Arsenault, Benoît, Legislative Assistant to the Minister of Communications, Department of Communications**

Bill C-6, 3:5

**Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF)**

- Bill C-40
  - Amendments, need for, 13:30
  - Position, 13:30-2
- Senate, role, importance, 13:30

**ATAC**

*See*

- Air Transport Association of Canada

**Atkins, Norman K., Senator (Markham)**

- Air Canada — Stephenville Inquiry
  - Air Atlantic, 6:87
  - Air Canada
    - Decision, 6:108-9
    - Employees, 6:32
    - Service, 5:21
  - Air Nova, 6:60
  - Atlantic Canada, 6:59-60
  - Cargo capacity, 8:18
  - Competition, 6:118
  - Designated areas, 8:16-7
  - Handicapped persons, 6:123-4
  - Jet service, 5:17
  - Joint fare agreements, 5:12-3,18; 6:31-2,44-5,55-6,60; 7:131
  - National Transportation Act, 7:122-3
  - National Transportation Agency, 5:37-8
  - Regional economic development, 6:159
  - Service, act, results, 5:38
  - Stephenville airport
    - Downgrading, 6:159-60; 8:7
    - Maintenance and operation budget, 5:26-7
- Bill C-2
  - Accidents and incidents, statistics, 1:51
  - Canadian Aviation Safety Board
    - Information, documents, availability, 1:79
    - Safety, recommendations, 1:51-2
  - Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
    - Bill, impact, 1:79-80
    - Chairman, powers, 1:61-4,67
    - Directors of investigations, 1:69
    - Reports, draft, circulation, 1:67
    - Staff, integration, 1:52
    - Transition period, 1:44
  - Deregulation, impact, concerns, 1:44
- Bill C-5, 9:42-3
- Bill C-6, procedure, 3:28
- Bill C-40
  - Canadian content, 10:16
- CBC
  - Advertising revenues, 11:40
  - Board of directors, members, 13:16
  - Budgets, cuts, 13:22,24-7
  - Headquarters, new, location, 11:39-40

**Atkins, Norman K., sénateur (Markham)—Suite**

- Air Canada — Enquête Stephenville—Suite
  - Concurrence, 6:118
  - Développement économique régional, 6:159
  - Marchandises, capacité de transport, 8:18
  - Office national des transports, 5:37-8
  - Personnes handicapées, 6:123-4
  - Service d'avions à réaction, 5:17
  - Services, loi, impacts, 5:38
  - Stephenville, aéroport
    - Budget d'exploitation et d'entretien, 5:26-7
    - Classification, 6:159-60; 8:7
  - Tarifs conjoints, ententes, 5:12-3,18; 6:31-2,44-5,55-6,60; 7:131
  - Transports, Loi nationale, 7:122-3
  - Zones désignées, 8:16-7
- Projet de loi C-2
  - Accidents et incidents, statistiques, 1:51
  - Bureau canadien de la sécurité aérienne
    - Information, documents, disponibilité, 1:79
    - Sécurité, recommandations, 1:51-2
  - Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
    - Directeurs des enquêtes, 1:69
    - Personnel, intégration, 1:52
    - Président, pouvoirs, 1:61-4,67
    - Projet de loi, effets, 1:79-80
    - Rapports, ébauche, distribution, 1:67
    - Transition, période, 1:44
  - Déréglementation, effets, inquiétudes, 1:44
- Projet de loi C-5, 9:42-3
- Projet de loi C-6, procédure, 3:28
- Projet de loi C-40
  - CB, licences, 10:25
  - Contenu canadien, 10:16
  - CRTC
    - Craint ou respecté, 12:64
    - Licences, octroi, 13:52
    - Processus décisionnel, 11:55-7; 12:23,28,54-5,57; 13:41
    - Projet de loi C-40, opinion, 11:69
  - CTV, pertes, 12:52
  - Gouvernement, pouvoir de donner des directives, 11:62; 12:20,57
  - Premier ministre, adresse à la nation, coupures publicitaires, 12:51-2
  - Production, qualité, concurrence, 10:23-4
  - Radiodiffuseurs publics et privés, distinction, 11:26-7
  - Radiodiffusion privée, 11:45,67; 12:15
    - Situation financière, 12:16-7
  - Société Radio-Canada
    - Budgets, coupures, 13:22,24-7
    - Comités permanents sur la radiodiffusion de langue française et de langue anglaise, 11:29; 13:17-8
    - Conseil d'administration, membres, 13:16
    - Cotes d'écoute, 13:47
    - Licences, renouvellement, refus par CRTC, 11:40-1
    - Mandat, réalisation, 11:41-2
    - Opérations, consolidation, 11:39-40
    - Programmation, 11:42
    - Publicité, revenus, 11:40
    - Siège social, nouveau, emplacement, 11:39-40
    - Sondages, 11:23
  - Sports, amateurs et professionnels, rentabilité, 12:61
  - Urgence, 10:24; 11:41; 12:29
  - Violence à la télévision, 11:68-9
- Réunion d'organisation, budget, adoption et soumission au Comité de la Régie interne, des budgets et de l'administration, 1:17

**Aviation**

- Accidents aéronautiques, définition, 1:25-6,30

**Atkins, Norman K., Senator (Markham)—Cont'd**

Bill C-40—*Cont'd*

CBC—*Cont'd*

Licence, renewal declined by CRTC, 11:40-1

Mandate, fulfilling, 11:41-2

Operations, consolidation, 11:39-40

Polling, 11:23

Programming, 11:42

Ratings, 13:47

Standing English and French language broadcasting committees, 11:29; 13:17-8

CBs, licencing, 10:25

CRTC

Bill C-40, opinion, 11:69

Decision-making process, 11:55-7; 12:23,28,54-5,57; 13:41

Fear or respect, 12:64

Licences, allowing, 13:52

CTV, losses, 12:52

Government, power of direction, 11:62; 12:20,57

Prime minister, address to the nation, commercials, 12:51-2

Private broadcasting, 11:45,67; 12:15

Economic conditions, 12:16-7

Production, quality, competition, 10:23-4

Public and private broadcasting, distinction, 11:26-7

Sports, amateur and professional, profitability, 12:61

Urgency, 10:24; 11:41; 12:29

Violence on television, 11:68-9

Organization meeting, budget, adoption and submission to Committee on Internal Economy, Budgets and Administration, 1:17

**Atlantic Provinces Transportation Commission**

Passenger and cargo, lift, study, 7:106

Role, responsibilities, 6:160

**Aviation**

Air traffic control, coverage, 1:30

Aviation occurrences, definition, 1:25-6,30

**Aylward, Kevin, MHA (Stephenville), Newfoundland House of Assembly**

Air Canada — Stephenville Inquiry

Discussion, 7:33-44

Statement, 7:28-33

**Banfield, George, Owner, Banfield's Ltd, Cross Pond Lodge**

Air Canada — Stephenville Inquiry, discussion, 6:136-8

**Bay St. George Association for the Disabled**

Handicapped persons, statistics, 6:122-3

Scope, 6:122-3

Specially designed bus, service, funding, 6:123

**Bélanger, Charles, Member of the Executive Committee, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF)**

Bill C-40, discussion, 13:34-7,39-42,44-5,48-9,52-3

**Bélisle, Fernand, Vice-Chairman of Broadcasting, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission**

Bill C-40, discussion, 11:57-8,70

**Bielish, Hon. Martha P., Senator (Lakeland)**

Bill C-5, 9:34,43

**Bill C-2 — Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act**

**Aviation—Suite**

Contrôle aérien, étendue, 1:30

Aéronef, définition, 1:38-9

**Avions**

«Accident», «incident», définition, 1:25-6,52

«Engin à portance dynamique», aéroglisseur, définition, 1:29

**Aylward, Kevin, député (Stephenville), Assemblée législative de Terre-Neuve**

Air Canada — Enquête Stephenville

Discussion, 7:33-44

Exposé, 7:28-33

**Banfield, George, propriétaire, Banfield's Ltd, Cross Pond Lodge**

Air Canada — Enquête Stephenville, discussion, 6:136-8

**Bay St. George Association for the Disabled**

Autobus spécial, service, financement, 6:123

Envergure, 6:122-3

Personnes handicapées, statistiques, 6:122-3

**BCSA**

*Voir*

Bureau canadien de la sécurité aérienne

**Bélanger, Charles, membre du Comité exécutif, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF)**

Projet de loi C-40, discussion, 13:34-7,39-42,44-5,48-9,52-3

**Bélisle, Fernand, vice-président, Radiodiffusion, Conseil de la radio-diffusion et des télécommunications canadiennes**

Projet de loi C-40, discussion, 11:57-8,70

**Bielish, honorable Martha P., sénateur (Lakeland)**

Projet de loi C-5, 9:34,43

**Bobbitt, N., membre, Bureau canadien de la sécurité aérienne**

Notes biographiques, 1:56

Projet de loi C-2

Discussion, 1:58-9,61-6,69-71

Exposé, 1:56-8

**Bonnell, honorable M. Lorne, sénateur (Murray River)**

Air Canada — Enquête Stephenville

Air Canada

Exigences légales, 6:21

Profits, 6:21-2

Canadian Airlines, 7:115

Ile-du-Prince-Edouard, comparaison, 7:53-4

Lettre de Jim Hodder à l'honorable John Crosbie, 23 février 1989, réponse, 7:18

Marchandises, capacité de transport, 5:26; 6:59

Naissains, 7:50

Office national des transports, 5:35; 6:74-5

Passagers, nombre, 7:132

Personnes handicapées, 6:123

Procédure, 5:32-3

Services aériens intérieurs, interruption ou réduction, 5:33

Stephenville, impact, 6:105-6

Tarifs conjoints, ententes, 6:42-3

Trafic, détournement vers Deer Lake, 6:156

### Bill C-2 — Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act—*Cont'd*

Amendments, House of Commons Committee, 1:25,57

Amendments proposed, 1:56-7,69

Clause by clause examination, 2:19-21

#### Definitions

"Aircraft", 1:38-9

"Aviation occurrence", 1:25-6,30,52

"Chairperson", 1:41-2

Cleanness, 1:63

"Commodity pipeline", 1:42-3

"Dynamically supported craft", 1:29

"Reasonable grounds", 1:26-9,55-6

Sea areas, 1:31-2

#### Discussion

Clause 2 — Definitions, 1:25-9,38-9,41-3

Clause 3(1) — Application, 1:30

Clause 3(5) — Definitions, 1:31

Clause 4(1) — Board established, 1:32

Clause 4(2) — Qualifications of members, 1:40-1,47-8; 2:20-1

Clause 4(5) — Continuity of membership, 1:32-3,39

Clause 5(2) — Duties of the chairperson, 1:62,69; 2:16,18

Clause 7(1) — Object of the Board, 1:29

Clause 8(1) — Duties of members, 1:34,66,69-70,78,81; 2:15-6,18

Clause 9(2) — Technical assistance, 1:32

Clause 10(1) — Directors of investigations and other investigations, 1:33-4,66,69

Clause 10(2) — Powers of Directors of investigations, 1:69

Clause 13(4) — Reference to committee, 2:13

Clause 19(1) — Powers of investigators, 1:28; 2:11-2

Clause 19(2) — Conditions for exercise of powers under subsection (1), 2:11-2

Clause 19(9) — Additional powers of investigators, 1:29

Clause 63(1) — Comprehensive review, 1:37-8,45

House of Commons, examination, evolution, 1:22

Industry, discussion and consultation, 1:25

Operation, comprehensive review, provision, 1:37-8,63-4,82

Order of reference, 1:3

Procedure, 1:45-6; 2:7-8

Purpose, objectives, 1:25,60,72,76,78,80

Report to Senate, without amendment, second, 2:4,6,21

Royal Recommendation, 1:36-7; 2:14-5

Support, reservations, 1:72-3

Witnesses, invitation to appear, 2:7-8

### Bill C-5 — Act to amend the Railway Act

#### Discussion

Clause 1 — Cessation of declaration, 9:22-3,29-30,39-40

Clause 2 — Coming into force, 9:22,30,35,40

Minister, letter, excerpt, 9:35-6

Procedure, 9:42-3

Purpose, 9:22-3,26,28-32,34-7,40

Report to Senate, without amendment, sixth, 9:5,21,43

### Bill C-6 — Radiocommunication Act

Amendments proposed by House of Commons Committee, 3:9-14

Minister, M. Masse, statement, quote, 3:12-4

Amendments proposed by Senate Committee, reception, 3:10-1

Discussion, clause 6(1) — Regulations, 3:22

#### Examination

Clause by clause, 4:17

Procedure, 3:25-7

Exclusive jurisdiction, impact, legal opinion, 3:8-9

Meech Lake Accord, 3:8-9

Order of reference, 3:3

Passing, importance, 3:27-8

Provisions, coming into effect, 4:12

### Bonnell, honorable M. Lorne, sénateur (Murray River)—*Suite*

Projet de loi C-2

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports

Membres, expertise, 2:20-1

Président, pouvoirs, 2:18

Rapport, 2:21

Projet de loi C-5, 9:26,40,42-3

Projet de loi C-6, procédure, 3:26

Projet de loi C-40

CRTC

Mémoire, 11:52

Processus décisionnel, 11:63-4

Procédure, 11:47

Réunion d'organisation

Bibliothèque du Parlement, attachés de recherche, affectation, rôle, participation aux délibérations, amendements, 1:10-2

Budget, adoption et soumission au Comité de la Régie interne, des budgets et de l'administration, 1:14-7,19-22

Président, élection, 1:8

Procès-verbaux et témoignages, impression, 1:9

Sous-comité du programme et de la procédure, 1:9

Témoins invités à comparaître, frais de voyage et de séjour, indemnité raisonnable, 1:13-4

Vice-président, élection, 1:8

Travaux, réunions, planification, 1:23-4

### Bureau canadien de la sécurité aérienne

Accidents et incidents

Compte rendu, exigences, 1:53

Nombre, statistiques, 1:50-1

Compétence et professionnalisme, 1:74-8

Contrôle aérien

Étendue, 1:30

Obstacles aériens, 1:30-1

Delta Airlines

Autorités américaines, collaboration, enquête, 1:31

Incident, enquête, rapport, 1:30-1

Démantèlement, 1:77

Efficacité, 1:61

Enquêtes

Décision de tenir

Motifs raisonnables, 1:26-9; 2:11-2

Pouvoir discrétionnaire, 1:25-7

Pouvoirs, étendue, 1:26-9,53-4,81-2

Raisons, 1:25,27-8

Dissensions, 1:76

Gander, accident, 1:57,59-61,63-5,70-4,76

Information, documents, disponibilité, 1:79-81

Lacunes, critiques, 1:57-60,72-5

Retards, 1:48

Témoins, protection, 2:8-11

Lois régissant, 1:83

Mandat

Durée, 1:83

Nature, limites, 1:53-4

Réaction plutôt que prévention, 1:29

Membres

Commentaires, 1:56-8

Nombre, profil, 1:55

Nomination, processus, date, 1:58,66-7

Rôle, participation au processus décisionnel, 1:58-9,66,73-4,76-7

Organisation, leçons, 1:25

Organisation de l'aviation civile internationale, collaboration, 1:30-1

Pouvoirs, étendue, restrictions, 1:55-6,76,81

Président, rôle, pouvoirs, 1:78

Sécurité aérienne, recommandations et avis, 1:51-2,75-6

**Bill C-6 — Radiocommunication Act—Cont'd**

- Purpose, objectives, 3:6-8,17-22; 4:7-9
- Reactions, 4:12
- Report to Senate, without amendment, second, 4:4,6,17
- Scope, 3:17

**Bill C-40 — Broadcasting Act**

- Amendments, urgency, 10:24-5; 11:17; 12:29; 13:11-2,22-3
- Clause by clause examination, documents, 10:31
- Discussion
  - Clause 3(1) — Declaration, 11:8,13,16,49,59; 12:9,10,21,31,36,46-7; 13:7-8,10; 14:6,20
  - Clause 4(1) — Binding on Her Majesty, 10:9
  - Clause 7(1) — Policy directions, 12:8; 13:8
  - Clause 8, 13:8
  - Clause 9(1) — Licences, 14:22
  - Clause 10(1) — Regulations generally, 13:41-2
  - Clause 11(2) — Criteria, 11:70; 12:8-9
  - Clause 20, 11:58; 12:8
  - Clause 20(4) — Consultation, 11:57; 14:8
  - Clause 26, 13:8
  - Clause 28, 13:8
  - Clause 35(2) — Interpretation, 11:8
  - Clause 36(5) — Continuation in office, 11:7
  - Clause 45(1) — English and French language broadcasting commitments, 11:8-9; 13:9,16-7
  - Clause 46(2) — International service, 11:7-8
  - Clause 50(2) — Meetings, 10:9-10
  - Clause 50(3) — Telephone conferences, 10:9-10; 14:19
  - Clause 52(1) — Independence of the Corporation, 11:8
  - Clause 62, auditor's annual report, 11:7
- Enactment, reasons, letters, 10:6
- Examination, procedure, time frame, 11:45-6
- Historical background, 10:5; 14:5-6
- House of Commons committee, recommendations, 14:7-8
- Improvements, 13:8,52-4
- Minister, appearance, 10:8-9
- Need for, reasons, 10:6-8; 14:8,10
- Objectives, scope, 10:6-8,24-5; 11:48-9; 12:7,32; 14:8
- Order of reference, 10:3
- Supporters, list, 10:6
- Technology neutrality, 10:24; 11:49-50; 12:32,38-9
- Witnesses, hearing, procedure, 11:46
- Workload, 10:5

**Bobbitt, N., Member, Canadian Aviation Safety Board**

- Bill C-2
  - Discussion, 1:58-9,61-6,69-71
  - Statement, 1:56-8
- Biographical notes, 1:56

**Bonnell, Hon. M. Lorne, Senator (Murray River)**

- Air Canada — Stephenville Inquiry
  - Air Canada
    - Legal requirements, 6:21
    - Profits, 6:21-2
  - Canadian Airlines, 7:115
  - Cargo baggage capacity, 5:26; 6:59
  - Domestic air services, discontinuances or reductions, 5:33
  - Handicapped persons, 6:123
  - Joint fare agreements, 6:42-3
  - Letter from Jim Hodder to the Hon. John Crosbie, February 23, 1989, response, 7:18
  - National Transportation Agency, 5:35; 6:74-5
  - Passengers, numbers, 7:132
  - Prince Edward Island, comparison, 7:53-4
  - Procedure, 5:32-3

**Bureau canadien de la sécurité aérienne—Suite***Voir aussi*

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports

**Bureau canadien de la sécurité aérienne, Loi**

Adoption, date, 1:26,30

**Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports****Accidents**

- Rapports, procédure, directives, 1:43
- Témoins, personnes impliquées, convocation, 1:43
- Appropriation de crédits, recommandation royale, 1:36-7; 2:14-5
- Création, but, 1:25
- Directeurs des enquêtes et autres enquêteurs, nomination, pouvoirs, 1:33-4,62-5,68-70,76,81; 2:16
- Efficacité, effets du projet de loi, 1:79-80

**Enquêtes**

- Catégories d'accidents, sélection, 1:49-50,60
- Compétence, juridiction
  - Domaines, transfert, 1:32
  - Etendue, restrictions, 1:42-3,49,54-5,65,78-9,81-2
- Déclenchement, règles, lignes de conduite, 1:33-4,67-71
- Information, documents, disponibilité, 1:79-81; 2:15-6
- Provinces, responsabilités, 1:54-5

Etats-Unis, bureau équivalent, membres, 1:36-7,42,63-4

**Fonctionnement, examen complet**

- Dispositions, 1:37-8,82
- Responsables, choix, 1:45

Intégration, effets, 1:80-1

Lois régissant, 1:83-4; 2:16-9

**Mandat**

- Durée, 1:83
- Nature, limites, 1:33-4,46-50,61-3

**Membres**

- Attributions, pouvoirs, 1:34,60-1,66,69-70,76,79-80; 2:15-8
- Charge de travail, 1:82-3
- Expertise, 1:32,34-6,38,40-2,44,46-8,69-70; 2:20-1
- Experts et spécialistes, embauche, 1:32,38,42,61
- Nombre, 1:34-7,41,46-8,72,82
- Nominations, 1:32-3,39,57,76,82-3
- Rôle, 1:57,66,73-4,80
- Stabilité, rôle du gouverneur en conseil, 1:32-3,39-41,46-8
- Temps plein ou partiel, 1:32,85

Nature, statut, 1:83-4; 2:18-9

Nom, changement, proposition, 1:82,84

**Personnel**

- Intégration, effets, 1:52
- Nombre, compétence, 1:49

Président, pouvoirs, étendue, 1:57,60-3,65-7,69,76,78-9,83-4; 2:15-8

Quorum, 1:82,85

**Rapports**

- Accidents, au ministre des Transports, 1:45
- Annuels, au président du Conseil privé, 1:45
- Ebauches, distribution, disposition, 1:67
- Renvoi en comité, procédure, 2:13

Rôle de prévention, 1:29

**Sécurité**

- Normes, examen, 1:44-5,49
- Recommandations, 1:51-2

Statut d'un tribunal, 1:77-8,80

Structure, organisation, modèle, 1:63-4,80-1,83

Transition, période, 1:44

*Voir aussi*

Bureau canadien de la sécurité aérienne

**Bonnell, Hon. M. Lorne, Senator (Murray River)—Cont'd**

Air Canada — Stephenville Inquiry—Cont'd

Spat, 7:50

Stephenville, impact, 6:105-6

Traffic, diverting to Deer Lake, 6:156

**Bill C-2**

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board

Chairman, powers, 2:18

Members, expertise, 2:20-1

Report, 2:21

**Bill C-5, 9:26,40,42-3****Bill C-6, procedure, 3:26****Bill C-40****CRTC**

Decision-making process, 11:63-4

Submission, 11:52

Procedure, 11:47

**Organization meeting**

Budget, adoption and submission to Committee on Internal Economy, Budgets and Administration, 1:14-7,19-22

Chairman, election, 1:8

Deputy Chairman, election, 1:8

Library of Parliament, research officers, assigning, role, part in proceedings, amendments, 1:10-2

Minutes of Proceedings and Evidence, printing, 1:9

Subcommittee on Agenda and Procedure, 1:9

Witnesses invited to appear, reasonable travelling and living expenses paid, 1:13-4

Workload, meetings, planning, 1:23-4

**Broadcasting**

Acts, sense of continuity, 13:7

Alternative programming services, 12:10

Antenna (dish), use, 12:40-1; 14:25

**Bill**

Impact, 12:7

Need for, 13:23

Reincarnation, 3:19-20

**Cable television**

Copyright royalties to retransmit distant signals, 12:31-2,41

Cultural fabric of Canada, contribution, 12:30; 14:25-6

"Greedy parasite image", article in *Marketing*, June 25, 1990, 12:36-8

Impact, competition, 10:21-3

**Industry**

Demands subjected to, effects, 12:31; 14:10-1,25

Interest in new legislation, 12:30

**Programs**

Local programming, 12:30; 13:9; 14:25

Nature, investments, 12:41

Permission to originate, discretion of CRTC, 12:31,35-6; 13:9; 14:24

Quality, 12:39-40,42-3

Retransmitted, responsibility, 12:33,47; 14:24-6,30-1

Revenue, profit, level of profitability, 12:37

**Role**

Definition, in 1968 Act, in new act, 12:46

Importance, understanding, 12:30-1,36-9,42; 13:9

Specialty services, introduction, costs, 12:31,34,38

Subscribers, freedom of choice, 12:31,34-5,38,41-2; 14:10-1,25

Technology, evolution, impact, competition, 12:32,39-40; 14:10-1

Traditional basic package, price, 12:31,34

**Canadian content**

American content, selection, quantity, competition, 10:17; 13:7; 14:9-10

Distribution, means, 14:24-5

French, quality, 10:17

**Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, Loi***Voir*

Projet de loi C-2

**Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et modifiant certaines lois en conséquence, Loi constituant***Voir*

Projet de loi C-2

**Butler, Barb, directrice supérieure, Développement des politiques stratégiques, ministère des Transports**

Projet de loi C-2, protection des témoins, lettre, citation, 2:10; 2A:2-3

**Byrnes, Robert, conseiller, Commission des transports de Stephenville**

Air Canada — Enquête Stephenville

Discussion, 7:136-8

Exposé, 7:133-6

**Canadian Television Network Ltd (CTV)**

Administrateurs fondateurs, 12:43-4

Budget, 12:52,62

Emissions canadiennes

Nombre, budget, 12:45-6

Production, processus, appuis, coûts, 12:59-60

Qualité, article de John Cuff, 12:50

Employés, masse salariale, statistiques, 12:45

ENG, émission, coûts de production, emplois, 12:45,59-60

Équité en matière d'emploi, 12:55

Journalistes dans la région du Golfe, nombre, 12:44,46-8

Marketing, priorité, 12:49

Olympiques de Calgary, appels d'offres, 12:61; 13:38

Président-directeur général, John Cassaday, compétence, 12:49

Programmes, contenu, responsabilité, 12:47

Projet de loi C-40

Art. 3(1), appui, inquiétudes, 12:46-7

Comité de la Chambre des communes, présentation, 12:55

Mémoire à la Commission Girard/Peters, coupures de presse, distribution, 12:44

Position, 12:44-7

**Propriétaires**

Conseil d'administration, organisation, 12:48-9

Restructuration, 12:62-3

Réseau, portée, heures, 12:45

**Revenus**

Croissance, déclin, 12:52

Sources, 12:45

Service d'information, 12:46,49,52

Sports, amateurs et professionnels, 12:60-1

Stations affiliées, heures, 12:62

Succès, 12:44

**Casey, Paul, directeur, Services de l'industrie, Air Canada**

Air Canada — Enquête Stephenville, discussion, 6:26,32; 7:106,108-10,116,121-2

**Chamberland, Michel, vice-président, Télévision, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTE)**

Projet de loi C-40, discussion, 13:32-40,45-7,49-51

**Chaput-Rolland, honorable Solange, sénateur (Mille-Isles)**

Projet de loi C-6

Accord du lac Meech, effets possibles, 3:23

Nature, but, 3:7,20-1

**Broadcasting—Cont'd**

- Canadian content—*Cont'd*
  - Performance incentives, 12:8-9; 13:31; 14:10-1
  - Promises, commitments, 10:16-7
  - Publicity, impact on quality and quantity, 10:17-7,21
  - Quantity, quality, statistics, 10:17-8,21,23; 12:8; 13:7; 14:9-11
- Canadian programs, creating and showing
  - Broadcasters, commitments, monitoring, 10:14-7; 11:65-7
  - Broadcasting in United States and elsewhere, 10:23-4
  - Importance, costs, 11:66-7; 12:17
  - Role of all components of system, 10:6
  - Situation, 10:14-7; 14:9
  - Unquestioned right to receive programs, protection, 13:8
- Closed-circuit programming, regulation, 11:49-50
- Culture, major vehicle, 3:6-8,24-5
- Cuts, impact on telethons and fund raising, 13:20
- Direct international satellite distribution, competition, protection against, 10:22-3; 12:32,35,38-9,42-3,58,63-4
- Educational, 11:45; 12:10
- Encoded signals, right of civil action against theft, 10:7; 11:49; 12:31,33,40-1
- Foreign programming, cost, bidders, 12:17
- Government, power of direction, safeguards, 10:25-31; 11:49,52
- High definition television, introduction, 10:27; 12:58
- Industry, success, threat, 12:44; 14:22-3
- Licences, canadian content criteria, 3:11-2
- Local broadcasters, distribution undertakings, role, 12:10
- Media, ongoing concentration of ownership, cross-ownership, 14:12-3
- National specialty services, 12:10
- Network, definition, control, 11:52
- New technologies, possibilities, adjustment, 10:7; 11:48-9; 12:45; 14:8
- Number one leisure activity, statistics, 14:9
- Parliament, attitude, 11:9-10,17
- Pay television, 12:35; 14:11
- Policy
  - New, 11:49; 14:24-5
  - Obligations imposed, result, 12:46
- Prime minister, address to the nation, commercials, 12:50-1
- Private, state, 11:44-5
- Private broadcasters
  - Advertising, share, 12:6,16-8; 13:31,36
  - Audiences, surveys, 12:11
  - Canadian programming, 12:18-9,25-6
  - Commercials, 10:14-6; 12:15-6
  - Competition, 12:9
  - Costs, increase, factors, 12:16-7
  - CRTC, appearances, promises, 11:65-7; 12:18-9
  - Economic conditions, 12:6,16-7
  - Employment equity, employment practices, 12:9-10,47,55
  - Francophone
    - Advertising revenues, share, 13:35-7,39-40
    - Arbitrary or undeserved control, 13:31
    - Problems, difference with anglophone, 13:37-9; 14:10,27
    - Programming costs, 13:36
  - Local employees, statistics, 12:26
  - Local programming, role, 12:11-2,19,26-7; 13:39
  - Marketing, importance, 12:50-1
  - National unity, promotion, responsibility, 12:24-5
  - Objectives, capacity to fulfill, impediments, 12:6,13,16-7
  - Performance incentive, impact, 12:25,27; 13:31
  - Profitability, 12:6-7,18
  - Recession, impact, 12:7
  - Role, 12:6; 13:36,43-4,53-4
  - Stations closed by CBC, moving into markets, 12:23
  - Violence in programming, children, code, 12:27-8
- Provincial educational broadcasters, licence, requirement, 10:9

**Chaput-Rolland, honorable Solange, sénateur (Mille-Isles)—Suite**

- Projet de loi C-6—*Suite*
  - Procédure, 3:25,28
- Projet de loi C-40
  - Contenu canadien, 10:17
  - Radiodiffuseurs privés francophones, 13:38-9
  - Réductions, impact sur téléthons et collectes de fonds, 13:20
- Société Radio-Canada
  - Comités permanents sur la radiodiffusion de langue française et de langue anglaise, 11:29; 13:18-9
  - Cotes d'écoute, 13:46-7
  - Coupures, 13:28-9,32-4; 14:17
  - Programmation régionale, 11:14-5
  - Réseau de nouvelles au Québec, 10:29-30; 11:14
  - Sondages, 11:22-3
  - Unité nationale, mandat, 11:25
- Réunion d'organisation
  - Bibliothèque du Parlement, attachés de recherche, affectation, rôle, participation aux délibérations, amendements, 1:10
  - Budget, adoption et soumission au Comité de la Régie interne, des budgets et de l'administration, 1:14,19,21
- Travaux, réunions, planification, 1:23

**Chemins de fer**

- Canadian Atlantic Railway, 9:29
- Central Western Railway
  - Activités, rapport, problèmes, 9:25-6,34
  - Cour d'appel fédérale, décision, 9:25-6,28,34
  - Cour suprême, audition, 9:29-30
  - Droits du successeur, 9:27-8
  - Exploitation, 9:24-5,27,34
  - Projet de loi C-5, incidence, 9:29-31,34-5,39-40
- Cession
  - Conditions, 9:22-4,33-4,36,39
  - Déclaration du Parlement, 9:22-4,26-8,33-8
- Constitution, 9:24
- Déréglementation Nord-Sud, 9:32
- Gouvernement fédéral, politique, 9:31-3,36
- Southern Rails Cooperative, 9:24
- Sur courte distance, juridiction, 9:28-32,35,37

**Chemins de fer, Loi**

- Art. 6, application rétroactive, 9:22-4,34-6,38-41

**Chemins de fer, Loi modifiant la Loi**

- Voir*
  - Projet de loi C-5

**Chemins de fer nationaux du Canada**

- Alberta Midland Railway, 9:25
- Avoirs, vente, annonces, 9:29
- Chemins de fer constituant, liste, 9:25
- Subdivision Stettler, offre d'achat, 9:25

**Chemins de fer nationaux du Canada, Loi**

- Chemins de fer constituant, liste, 9:25
- Ligne ferroviaire, vente, disposition, 9:25,39

**Chyla, Lydia, propriétaire, Lydia's Flower Shop**

- Air Canada — Enquête Stephenville
  - Discussion, 6:136
  - Exposé, 6:133-6

**Cochrane, honorable Ethel, sénateur (Terre-Neuve)**

- Air Canada — Enquête Stephenville
  - Abitibi-Price Inc., 7:24-6

**Broadcasting—Cont'd**

## Public and private broadcasters

Conflicts, always resolved in favour of public sector, 14:20

Funding, revenues, distribution, 13:30-3

Role, definition, 13:30

Rules, different, 13:31,33-7

Separate objectives, 10:6; 11:26-8; 12:10; 13:7

## Publicity, advertising

Cost per annum increase, 12:17

Growth, statistics, 12:6-7

Marketing dollar, distribution, 12:16-7

Regulations, 10:23

Remote control devices, use, results, 12:16

Simultaneous substitution, 10:23

Studies, 10:18,21

## Quebec

Children's programming, advertising forbidden, 13:40

Economic situation, 13:30; 14:12,27

Local programming, profitability, 13:39

Programs, costs, amortizing outside province, 13:30,37-9

Restricted market, drastic change in structure, 13:30,33-8

Specialty channels, RDS, profitability, 13:40

## Regionalism, hostility, 13:20

## Regulations

Increase, related costs, 12:17

Strengthening and improving efficiency, 11:49

## System

Canadianizing, costs, recommendations of Commons committee, 13:11

Impact, 3:6

Integrity, protection, 12:31

Maintaining, means, 13:7

Outlines, general policies, role of government, 10:7

Participants, role, 12:10

Role, 12:46-7

Satellite-delivered programming, 11:49

Structure, regulations, 10:22-3

## Video-on-demand concept, 12:32,33,35

*See also*

Communications and Telecommunications

**Broadcasting, Act respecting, and to amend certain Acts in relation thereto and in relation to radiocommunication***See*

Bill C-40

**Broadcasting Act**

Amendments, need for, 12:45

Effectiveness, 11:48

New definitions, focus, impact, 10:7

Outmoded legal definitions, replacement, 10:6-7

Studies, recommendations, 11:48-9

*See also*

Bill C-40

**Butler, Barb, Senior Director, Strategic Policy Development, Department of Transport**

Bill C-2, protection of witnesses, letter, quote, 2:10; 2A:2-3

**Byrnes, Robert, Councillor, Stephenville Transportation Commission**

Air Canada — Stephenville Inquiry

Discussion, 7:136-8

Statement, 7:133-6

**CAB***See*

Canadian Association of Broadcasters

**Cochrane, honorable Ethel, sénateur (Terre-Neuve)—Suite**

Air Canada — Enquête Stephenville—Suite

Air Atlantic, 6:92-3; 7:18

Air Nova, 6:57

Déclassification, 7:96-7

Déréglementation, 8:19

Eastern Provincial Airways, 7:51-2

Efficacité, examen, dispositions, 5:13-4

Gouvernement de Terre-Neuve, démarches, 7:43

Groupes de développement des collectivités, 6:152

Lettre de Jim Hodder à l'honorable John Crosbie, 23 février 1989, réponse, 7:18

Marchandises, capacité de transport, 5:25-6; 6:92-3; 7:120-1; 8:8-11,18

Office national des transports, 5:33-6

Passagers, nombre, 7:130,132

Programme TOPS, 7:83-6,136-7

Régions désignées, 8:12-4

Service, abandon, annonce, 7:38

Services aériens intérieurs, interruption ou réduction, 5:33

Tarifs conjoints, ententes, 5:13; 7:118-20; 8:14

Western Community College Small Business Entrepreneur Club, 7:73

**Cochrane, James G., Port au Port East**

Air Canada — Enquête Stephenville

Discussion, 6:160,166

Exposé, 6:162-6

**Code canadien du travail**

Droits du successeur, disposition, 9:27-9,33

**Coleman, Charles, directeur, Direction des Services intérieurs, Office national des transports du Canada**

Air Canada — Enquête Stephenville, discussion, 5:33-40

**Colville, David, président, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**

Projet de loi C-40

Discussion, 11:51-61,64-73

Exposé, 11:48-51

**Comité du programme Développement des collectivités de la région de Long Range, Terre-Neuve**

Agence de promotion économique du Canada atlantique, liens, 6:153-4

Air Canada — Enquête Stephenville

Mémoire, 6:141-52

Recommandations, 6:151-2

But, origines, fonds, 6:141,152-3,155

Composition, membres, 6:141,152-3

**Commission d'enquête sur la sécurité aérienne (Charles L. Dubin, 1981-82)**

Bureau indépendant pour faire enquête sur les accidents aéronautiques, création, recommandation, 1:57

Témoins, protection, 2:9-10

Transports, ministère, enquêtes, lacunes, 1:57-8

**Commission du transport des provinces atlantiques**

Rôle, responsabilités, 6:160

Transport de passagers et de fret, capacité, étude, 7:106

**Commission Dubin***Voir*

Commission d'enquête sur la sécurité aérienne

**Canada Evidence Act**

Witnesses, protection, 2:8-11

**Canada Labour Code**

Successor rights provision, 9:27-9,33

**Canada Labour Relations Board**

Successor rights, 9:28

**Canadian Air Line Pilots Association**

Bill C-2, brief, 2A:6-7

**Canadian Association of Broadcasters (CAB)**

Bill C-40

CRTC, statement, discussion, 12:19-20

House of Commons Committee, appearance, amendments proposed, 12:19

Position, 12:5-12

Proposed changes, recommendations, 12:7-12

Urgency, 12:29

'Canadians Talking to Canadians', program, enhancement to Citizens Forum (Spicer), 12:24

Code of ethics, 12:14,24

Members, private free advertising, role, 12:5-6,12,14

National unity, promotion, responsibility, 12:24-5

Public broadcasting, position, 12:5

**Canadian Aviation Safety Board**

Accidents and incidents

Number, statistics, 1:50-1

Reporting requirements, 1:53

Acts governing, 1:83

Air traffic control

Coverage, 1:30

Legal obstacles, 1:30-1

Aviation safety, recommendations and advisories, 1:51-2,75-6

Chairman, role, powers, 1:78

Delta Airlines incident

American authorities, co-operation, investigation, 1:31

Investigation, report, 1:30-1

Demise, 1:77

Efficiency, 1:61

Expertise and professionalism, 1:74-8

International Civil Aviation Organization, co-operation, 1:30-1

Investigations

Backlog, 1:48

Decision to hold

Discretion, 1:25-7

Powers, scope, 1:26-9,53-4,81-2

Reasonable grounds, 1:26-9; 2:11-2

Reasons, 1:25,27-8

Deficiencies, criticism, 1:57-60,72-5

Dissent, 1:76

Gander accident, 1:57,59-61,63-5,70-4,76

Information, documents, availability, 1:79-81

Witnesses, protection, 2:8-11

Mandate

Nature, limitations, 1:53-4

Reaction instead of prevention, 1:29

Term, 1:83

Members

Appointment, process, date, 1:58,66-7

Comments, 1:56-8

Number, profile, 1:55

Role, part in decision-making process, 1:58-9,66,73-4,76-7

Organization, lessons, 1:25

Powers, scope, restrictions, 1:55-6,76,81

**Commission Girard/Peters**

*Voir*

Groupe de travail sur la situation économique de la télévision canadienne

**Commission Peters/Girard**

*Voir*

Groupe de travail sur la situation économique de la télévision canadienne

**Communications et télécommunications**

Accord du lac Meech, effets possibles, 3:8-9,22-3

Brouillage autre que par les radios, causes, solutions, 4:14

Communications, ministère, rôle, activités, 4:7-8

Efficacité et efficience, importance, 3:7

Industries, contribution, 3:6

Licences de système, 4:17

Loi régissant, absence, 3:15-7,19-20

Moyens, histoire, 3:5-6

Normes, matériel non conforme, plaintes, 4:9-10,14

Projet de loi C-6

Appuis, lettres, 3:18

But, objectifs, 3:6-8,17-22; 4:7-9

Interventions, 3:21

Parasites et interférences, restrictions, 3:21-2

Réactions, 4:12

Provinces, compétence législative, décision de la Cour suprême, 3:16-7; 4:9,17

Radiocommunications

Détenteurs d'autorisations, propriété canadienne, 3:10-2

Maritimes, licences et règlements, 4:10-3

Ministères, coordination, 4:13

Permis, nombre, nature, émission, 3:11-2; 4:14-5

Radios CB, 4:14-5; 10:25

Techniques de pointe, 3:6

Radiodiffusion et radiocommunications, fonctionnement, efficacité, 3:7

Réglementation

Assouplissement, 3:7

Ministre et gouverneur en conseil, pouvoir discrétionnaire, 3:18-22; 4:12

Processus, 3:18-21

Satellites, rôle, 3:6

Secteurs, participation canadienne, taux, politique, 3:12-6

Services ferroviaires, 4:13

Spectre des fréquences radio

Autres pays, collaboration, 4:8

Gestion, responsabilité, réglementation, 3:23; 4:8; 10:27

Limites, 3:23-4; 4:8,15-6; 10:27

Mise à jour sans interférence, 3:7

Utilisation judicieuse et gestion efficace, avantages, 3:6-7

Utilité, 3:5-6

Téléphones cellulaires

Compagnies

Achat par compagnie américaine, 3:15

Nombre, 3:14

Nombre, statistiques, 4:15-6

**Concurrence, Loi**

Abus de position dominante, dispositions, 6:115-6; 9:8

Art. 31, 6:29,129

Art. 32, 6:29

Art. 34, 6:31

Art. 35, 6:31

Art. 51, agissements anti-concurrentiels, 6:23-4,28-9,116,129

Art. 59(2), 6:31

Art. 77, 6:31

Duopole, 6:43,114,128-9

**Canadian Aviation Safety Board—Cont'd***See also*

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board

**Canadian Aviation Safety Board Act**

Enactment, date, 1:26,30

**Canadian Broadcast Standards Council**

Role, members, 12:14-5

**Canadian Broadcasting Corporation (CBC)**

Administration

Changes, 10:8

Directors, extension of expired term, 11:7

Procedures, problems, rationalization, 13:45-6,48-51

Advisory council, balance, 13:24

Affiliates, loss of revenues, compensatory mechanisms, 13:30

Applebaum-Hébert, recommendation, 10:19

Auditor's annual report, 11:7

Bill C-40

Comments, 11:7-9

Urgency, 11:41

Board of directors

Annual meetings, minimum, 10:9-11; 14:18-20

Member from Nova Scotia, Michael Power, 11:33

Membership, selection, appointment, criteria, 11:30; 13:16

President, appointment, responsibility, 13:8,14-5

Responsibilities, report to Parliament, 10:8; 13:8; 14:18

Services, priority, role, responsibilities, 11:8-10

Tele-conferencing, 10:10-1; 14:19-20

Borrowing authority, purpose, recommendation, 11:9,12-3

Canada Winter Games, 12:61-2

Canadian content, objective, 11:28

Canadian product only, 13:31

CBC-Radio, commercialization, 10:20

Commercial policy, quotation from Phil Lalonde, 13:50

Complaints, review, procedure, 11:11

CRTC, government control, position, 11:37

Cultural vocation, 13:30,48

Cutbacks

Budget, nature, reasons, 10:18-20; 11:41; 12:11; 13:10-1,22-7,42

Canadians, role, 11:39

*Cape Breton Post*, article of December 22, excerpts, 11:32-3

Dialogue with CRTC or others, 11:31

Effects, 13:10-1,23-4,28; 14:15-6,23-4

Management, role, 13:28-9,34-6,45,49-51

Mandate, violation, suit filed by Canadian Union of Public Employees, 11:36,50-1

Minister, consultation, 14:16-7

Nature, reasons, process, 11:33-5; 13:24-6,28-9,34-5; 14:16-8

Overhead, 11:34-5

Public opinion, reactions, 13:26-7; 14:17-8

Radio, 11:34

Reorganization, priorities, need for, 13:23-6

Transmitters, operation, 11:31-2,37

Workforce, 11:41; 13:28-9

Difficulties, nature, 10:18-9

Evolution, need for, 12:11

Facilities, selling or turning into affiliates, 11:37

French language network

Mandate, refocussing, 13:42-3

Special nature, autonomy, 14:7

Funding

Advertising revenues, acceptance, consequences, 13:49-50; 14:27

Long term, advantages, 13:9-10,25

Private sector, competition, 13:30-3,51-2

Problems, 11:35-6,45

**Concurrence, Loi—Suite**

Ententes d'exclusivité, 6:115

Plaintes, procédure, 5:18; 6:117-8,130

Refus de faire le commerce, 6:114-5

Tarifs conjoints, 8:12

**Conseil canadien des normes de la radiotélévision**

Rôle, membres, 12:14-5

**Conseil canadien des relations de travail**

Droits du successeur, 9:28

**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**

Comité de la Chambre

Comparaisons, 11:48

Mémoire, différences avec mémoire présenté au Sénat, 11:51-3

Comité exécutif, système, 12:8

Comités de conseillers, consultations obligatoires, 10:7; 11:53-8; 12:28; 14:8

Commission Girard/Peters, recommandations, 11:64-5

Décisions

Appel, procédure, période, 11:49,60; 12:20-1,53; 14:7

CanWest et SaskWest, exemple, 11:60-1,64

Pouvoir décisionnel, décentralisation, effets, 10:7; 14:7-8

Processus décisionnel, structure, modifications, 11:50,53-8,63-4; 12:20-3,28,33,53-8; 13:31; 14:7-8

Rédaction, rôle des commissaires, procédure, 10:12-4

Cour suprême, opinion, 10:13-4

Reflet des politiques pan-canadiennes, 10:7

Distribution en circuit fermé, réglementation, 11:49-50

Emissions du réseau américain CNN, retransmission par diffuseurs privés, plainte de Radio-Canada, article du *Toronto Star*, 14:30-1

Équité en matière d'emploi, responsabilité, 11:50-1,63,70-2; 12:9-10,55; 13:31,40-1

Étagement du service et aménagement des voies de passage, audience, 12:31,38

Gouvernement, pouvoir de donner des directives et de réviser, garanties, 10:7,25-31; 11:49,52,59-63; 12:8,20-2,33,53,56-8; 13:8,31,41,52; 14:6-7,27-9

Accords fédéraux-provinciaux, mise en oeuvre, 14:27-9

Incitations au rendement, 11:69-70

Indépendance et impartialité politique, 13:7,31,40-3

Licences

Attribution, modification, retrait, contrôle, 13:41,52; 14:20-1

Audiences de renouvellement, questions, nature, 11:71

Mandat, rôle, 11:50-1; 13:40-1,52-3; 14:13,25-6

Membres, à plein temps, à temps partiel, nombre, mandat, 10:11-2

Minorités visibles, 11:71-2

Projet de loi C-40

Indépendance, affaiblissement, 12:33; 13:40-2

Position, préoccupations, 11:48-51,69,73

Pouvoirs conférés, 10:6-7,24-6; 11:49; 12:8,33; 13:41-2,52-3; 14:10

Radiodiffuseurs privés, comparaisons, promesses, 11:65-7; 12:18-9

Régions, représentation, garanties, 10:12

Réglementation, rôle, capacité, 11:49-50; 12:8; 13:41-3; 14:25-6

Réseau éducatif pan-canadien, 11:67-8

Respect, 12:64

Sociétés canadiennes, recherche et développement, coûts transmis au consommateur, 10:27-8

Violence à la télévision, préoccupations, 11:68-9

**Consommation et des corporations, ministère**

Chambre de commerce de Stephenville, demande d'enquête, 6:113,117-8

Tarifs conjoints, enquête, 6:16,19-20,29

**Canadian Broadcasting Corporation (CBC)—Cont'd**Funding—*Cont'd*

Sources, management, 13:30,38,44-5,47-52

Téléfilm, funds, 13:46

Hardware resources, efficiency, replacement, 10:19-21

Independent status and political impartiality, 13:7,17

Instrument of public or government policy, distinction, 11:26-8

## Journalists

Ethics, 11:10-1,18,21-2

Job security, policy, 11:11-2

## Licences

Changes, procedure, 14:20-2

Renewal denied by CRTC, 11:40-1

## Mandate

Bill C-40, impact, 10:7-8,13-4; 11:15-6; 12:10-1; 13:10,28; 14:14,17,27

Definition, 13:35-7,42-6,48-9; 14:14,27

Fulfilment, 11:41-2; 13:10,25,45-6

Programming budget, enough to fulfill, 13:45

Visible minorities, portrayal, 11:37-9

Marketing study, funds, intervention by Premier Devine, 11:37

Meech Lake accord, coverage, 11:18

Minister of Communications, relationship, 14:18

## National unity

Mandate, change, 11:23-6; 12:24-5; 14:14-5

Removal of phrase, impact, 10:7-8

## Newsworld

American scam credit card advertising, 13:19-20

Cable companies, carriage service, 11:36-7; 12:22,34,41-2; 13:27-8

Licence, distribution, costs, 10:20

## North Star proposal, 10:22

Office of Journalistic Policy and Practices, 11:11

Ontario Press Council, 11:30

Operations, rationalization, 10:20; 11:39-40

Paramountcy over private broadcasters, 14:20

Parliament, attitude, 11:9-10,17

Personnel, payroll, 10:19

Politicians, views, 11:45

Private broadcasting, state, 11:44-5

Privatization, option, 13:49-50

Producers, cost, 13:33

Programs, producing, procedure, 11:42

Public opinion polls, need for, co-operation with newspapers, 11:19-23; 13:47

Publicity, elimination, 13:48-51

## Quebec

Agreement for harmonization of broadcasting policies, 14:15

Conseil de presse, membership, 11:11,30

News, French channel

Creation, funding, 11:14-5

Lack of, concerns, 10:29-30

TV5, international information, 10:29

Radio, local medium, 11:35

## Radio Canada International

Budget priority, 11:35

Funding, responsibility, 11:9

Governor in Council, power to give directions, 11:8,10

Journalists, independence, policy, 11:10-1

Operation, financial responsibility, 11:8,10

Recommendations, 11:8

Requirement to provide, concerns, 11:7-8,10

Ratings, competing in, problems, 13:46-7,51

## Regional and local programming

Mandate, priority, 10:20; 11:13-6,42-3; 12:11,26-7; 13:10-1

Regional desks, closing, effects, reactions, 11:14-5,32-3; 14:23-4

Remuneration, range, 11:43-4

## Resources

Advertising revenues, 10:18; 11:34,40; 13:30-3

**Cour suprême du Canada**

Chemins de fer sur courte distance, droits du successeur, 9:29-31,34,41-2

**Crichton, John, vice-président exécutif, First Air**

Air Canada — Enquête Stephenville

Discussion, 6:37-48; 7:129-31

Exposé, 6:33-7; 7:124-9

**Cross Pond Lodge, Terre-Neuve**

Activités, problèmes, 6:137-8

**CRTC***Voir*

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

**CTV***Voir*

Canadian Television Network Ltd

**Davey, honorable Keith, sénateur (York), vice-président du Comité**

Air Canada — Enquête Stephenville

Air Canada, service, 5:19,21

Déréglementation, 5:20,23

*En Route*, qualité, 5:21

Transports, Loi, esprit, 5:11

Projet de loi C-2

Accident et incident

Compte rendu, exigences, 1:53

Différence, 1:52

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, directeurs des enquêtes, 1:69-70

Projet de loi C-6

Amendements proposés par Comité de la Chambre, 3:10

Brouillage, 4:14

Licences, nombre, 4:14

Procédure, 3:13,26

Radiodiffusion, contribution à la culture, 3:24-5

Spectre des fréquences radio, limites, 4:15-6

Téléphones cellulaires, 3:14-5; 4:15-6

Projet de loi C-40

Adoption, urgence, 13:22-3

Amis de la radiodiffusion canadienne

Membres, 13:20-1

Nouvelle agence, 13:21,23

Partage d'une conscience nationale, unité nationale, 13:13

Préoccupations, 13:21-2

Structure organisationnelle, 13:5

Association canadienne de télévision par câble, président-directeur général, 12:34-5

Association canadienne des radiodiffuseurs

Code d'éthique, 12:14

Crainces, 12:29

Membres, 12:14

Mémoire, copies, 12:13-4

Câblodiffusion, 12:35-7

Commission Girard/Peters, 10:30

Conseil canadien des normes de la radiotélévision, 12:14-5

Contenu canadien, 10:16-7; 14:8-9,11

CRTC, processus décisionnel, 11:57,63

## CTV

Journalistes dans la région du Golfe, nombre, 12:47

Marketing, 12:49

Propriétaires, président-directeur général, 12:48-9

Équité en matière d'emploi, 11:63

Gouvernement, pouvoir de donner des directives, 10:26,30; 11:62-3

Incitations au rendement, 11:69-70

**Canadian Broadcasting Corporation (CBC)—Cont'd**Resources—*Cont'd*

Increase, 1984-90, 10:19

Role, 11:6-7; 12:10-1,46,60-1; 13:43-4,48-50,52-3

*Soirée du hockey*, bidding, 13:38

Spending, control, 11:39-40

Sports, amateur and professional, coverage, 12:60-1

Standing committees of the board of directors

Creation, purpose, 10:8

Members, powers, 10:8

Standing English and French language broadcasting committees

Composition, duties, 11:29; 13:17-8

Creation, consequences, 11:8-9,28-9; 13:9,17-9; 14:14-5,26-7

Membership, selection, responsibility, 11:30; 13:17-8; 14:15

Stations

Closed, hope of reopening for employees, 14:22-3

Opening or closing, procedure, 11:31; 14:20-2

Private affiliates, CAB members, 12:11

Sydney, re-opening or selling, possibility, 11:35-6

Technology, new, use, advantages, 10:20-1

Television, regional, national and international medium, 11:35

Union jurisdiction, division, 10:19

**Canadian Cable Television Association (CCTA)**

Basic cable service, restructuring, 12:31

Bill C-40

House of Commons Committee, appearance, amendments proposed, 12:32-3

Position, 12:30-2

Citizens Forum, co-operation, 12:30,41

Parliament and CRTC, subject to, 12:30

President and chief executive officer, 12:29-30,34-5

Role, members, 12:30

**Canadian National Railway**

Alberta Midland Railway, 9:25

Assets, selling off, advertisements, 9:29

Railways making up, list, 9:25

Stettler Subdivision, offer to purchase, 9:25

**Canadian National Railway Act**

Railway line, selling, provision, 9:25,39

Railways making up, list, 9:25

**Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission**

Bill C-40

Independence, weakening, 12:33; 13:40-2

Position, concerns, 11:48-51,69,73

Powers given, 10:6-7,24-6; 11:49; 12:8,33; 13:41-2,52-3; 14:10

Canadian companies, research and development, costs passed on to consumers, 10:27-8

Closed-circuit programming, regulation, 11:49-50

CNN programming, offered by private broadcasters, complaint by CBC, article in *Toronto Star*, 14:30-1

Commissioners, full-time, part-time, number, mandate, 10:11-2

Decisions

Appeal, procedure, period, 11:49,60; 12:20-1,53; 14:7

CanWest and SaskWest, examples, 11:60-1,64

Decision-making powers, decentralized, 10:7; 14:7-8

Decision-making process, structure, changes, 11:50,53-8,63-4; 12:20-3,28,33,53-8; 13:31; 14:7-8

Reflection of nation-wide policies, 10:7

Writing, role of commissioners, procedure, 10:12-4

Supreme Court, view, 10:13-4

Employment equity, responsibility, 11:50-1,63,70-2; 12:9-10,55; 13:31,40-1

Executive committee system, 12:8

**Davey, honorable Keith, sénateur (York), vice-président du Comité—Suite**Projet de loi C-40—*Suite*

Médias, concentration de capitaux, 14:11-3

Premier ministre, adresse à la nation, coupures publicitaires, 12:50-2

Procédure, 10:31; 11:46-7; 12:13,19

Programmation canadienne, contrôle, 10:14

Publicité, annonces, nombre, 10:15-6; 12:15-6

Québec, situation, 13:35-8,40

Radiodiffusion éducative, 11:45

Radiodiffusion privée, 11:44-5,65-7; 12:13; 14:30

Situation financière, 12:16-8

Réductions, impact sur téléthons et collectes de fonds, 13:20

Réseau éducatif pan-canadien, 11:67

Société Radio-Canada

Canadiens, rôle, 11:39

Conseils de presse, 11:30

Coupures, 10:18-9; 13:25-6; 14:17

Modèle, nouveau, 13:45

*Newsworld*, 13:19

Parlement, attitude, 11:17-8

Programmes radio, 10:20; 11:18

Revenus publicitaires, publics, 11:34,40; 13:44

Siège social, nouveau, emplacement, 11:40

Sondages d'opinion, 11:19-22; 13:47

Télévision payante, 12:35

## Réunion d'organisation

Bibliothèque du Parlement, attachés de recherche, affectation, rôle, participation aux délibérations, amendements, 1:11-2

Budget, adoption et soumission au Comité de la Régie interne, des budgets et de l'administration, 1:16-7,20-1

Vice-président, élection, 1:8

Travaux, réunions, planification, 1:22-3

**Dawson, David P., analyste de la politique de la réglementation, Direction générale de la réglementation des radio-communications, ministère des Communications**

Projet de loi C-6, discussion, 4:11-3

**Delta Airlines**

Incident au-dessus de l'Atlantique-Nord, enquête, rapport, 1:30-1

**Edwards, Jim, député, Secrétaire parlementaire du ministre des Communications**

Projet de loi C-6

Discussion, 3:7-17,19-21,23-5,27

Exposé, 3:5-7

Projet de loi C-40

Discussion, 10:9-22,24-7,29-32

Exposé, 10:5-8

**Escale des courriers trans-océaniques, programme***Voir*

Stephenville, Terre-Neuve — Programme TOPS

**Fairbairn, honorable Joyce, sénateur (Lethbridge)**

Projet de loi C-5, 9:24

**Federal Aviation Authority (Etats-Unis)**

Rôle, activités, 1:81

**Filotas, Les, membre, Bureau canadien de la sécurité aérienne**

Projet de loi C-2

Discussion, 1:58,62,66-70

Exposé, 1:60-1

## Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission—*Cont'd*

- Girard/Peters Commission, recommendations, 11:64-5
- Government, power of direction and review, safeguards, 10:7,25-31; 11:49,52,59-63; 12:8,20-2,33,53,56-8; 13:8,31,41,52; 14:6-7,27-9
- Federal-provincial agreements, implementation, 14:27-9
- House of Commons Committee
  - Appearances, 11:48
  - Submission, differences with submission to Senate, 11:51-3
- Independent status and political impartiality, 13:7,31,40-3
- Licences
  - Allocation, modification, withdrawal, control, 13:41,52; 14:20-1
  - Renewal hearings, questions, nature, 11:71
- Mandate, role, 11:50-1; 13:40-1,52-3; 14:13,25-6
- Pan-Canadian educational television network, 11:67-8
- Panels, mandatory consultation, 10:7; 11:53-8; 12:28; 14:8
- Performance incentives, 11:69-70
- Private broadcasters, appearances, promises, 11:65-7; 12:18-9
- Regions, representation, guarantee, 10:12
- Regulation, role, ability, 11:49-50; 12:8; 13:41-3; 14:25-6
- Respect, 12:64
- Tiering and linkage hearing, 12:31,38
- Violence on television, concerns, 11:68-9
- Visible minorities, 11:71-2

## Canadian Television Network Ltd. (CTV)

- Affiliates, hours, 12:62
- Bill C-40
  - Clause 3(1), support, concerns, 12:46-7
  - House of Commons Committee, presentation, 12:55
  - Position, 12:44-7
  - Submission to Girard/Peters Commission, press clippings, distribution, 12:44
- Broadcast transmission system, market, scope, hours, 12:45
- Budget, 12:52,62
- Calgary Olympics, bidding, 12:61; 13:38
- Canadian programming
  - Number, budget, 12:45-6
  - Producing, process, support, costs, 12:59-60
  - Quality, article by John Cuff, 12:50
- Employees, payroll, statistics, 12:45
- Employment equity, 12:55
- ENG, program, production costs, jobs, 12:45,59-60
- Founding directors, 12:43-4
- Journalists in Gulf area, number, 12:44,46-8
- Marketing, thrust, 12:49
- News service, 12:46,49,52
- Ownership
  - Board of directors, organization, 12:48-9
  - Restructuring, 12:62-3
- President and chief executive officer, John Cassaday, qualifications, 12:49
- Programs, content, responsibility, 12:47
- Revenues
  - Growth, decline, 12:52
  - Sources, 12:45
- Sports, amateur and professional, 12:60-1
- Success, 12:44

## Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board

- Accidents
  - Reports, procedure, policy, 1:43
  - Witnesses, people involved, calling to testify, 1:43
- Acts governing, 1:83-4; 2:16-9
- Appropriation of public revenue, Royal Recommendation, 1:36-7; 2:14-5
- Chairman, powers, 1:57,60-3,65-7,69,76,78-9,83-4; 2:15-8

## First Air

- Air Canada, relations avec, 6:33-4,41-3
- Concurrence, 6:37-8,40-3
- Nouveaux marchés, ligne de conduite, 7:124
- Petites communautés, service, 6:41-2
- Renseignements de base, 6:33-4
- Tarifs conjoints, ententes, 6:42-3; 7:125

## Flaherty, Gerry, chef adjoint, Service juridique, Société Radio-Canada

- Projet de loi C-40, discussion, 11:16,40-1

## Forrestall, honorable John Michael, sénateur (Maritimes)

- Projet de loi C-40
  - Acceptable sans autres amendements, 12:29
  - Câblodiffusion, 12:37-8,41
  - CRTC
    - Mémoire, 11:51-2
    - Processus décisionnel, 11:58,63
  - Équité en matière d'emploi, 11:71
  - Gouvernement, pouvoir de donner des directives, 11:62
  - Minorités visibles, 11:71-2
  - Premier ministre, adresse à la nation, coupures publicitaires, 12:52
  - Radiodiffuseurs privés, 14:31
  - Réseau éducatif pan-canadien, 11:68
- Société Radio-Canada
  - Installations, vente ou conversion en stations affiliées, 11:37
  - Station à Sydney, 11:35
  - Stations, ouverture ou fermeture, procédure, 14:21

## Frith, honorable Royce, sénateur (County Lanark)

- Projet de loi C-6
  - Accord du lac Meech, effets possibles, 3:23
  - Amendements proposés par Comité de la Chambre, 3:9-10
  - But, objectifs, 3:17-9
  - Changements, constitutionnalité, 3:9
  - Loi régissant, 3:19-20
  - Permis de radio, 3:11-2
  - Procédure, 3:13-4,25-9
  - Règlements, 3:18-22
  - Téléphones cellulaires, compagnies, 3:15

## Gander, Terre-Neuve

- Accident, enquête
  - Acide cyanhydrique, découverte, divulgation, expertises médicales, 1:59,72-3
  - Analyse de métal, 1:64-5,73
  - Méthode, lacunes, critiques, 1:57,59-61,74
  - Moteurs, tests, 1:64-5,73,79-80
  - Rapport, contestation, 1:76
  - Renseignements, disponibilité, 1:60,70-4,79-81
- Aéroport
  - Air Canada, service, réduction, 7:90-2
  - International, situation, 7:88-90,92-3,95-6
  - Poisson, exportation, projets, étude, 7:95-6
  - Programme TOPS, 7:82-4,89,92-3
  - Retombées économiques, 7:94-5
  - Solutions de remplacement, 7:78-81,83-90

## Gemini Lobster

- Activités, 6:124,126
- Expédition, problèmes, 6:124-6

## Gerrie, Doug, directeur général principal, Groupe de gestion des aéroports, ministère des Transports

- Air Canada — Enquête Stephenville, discussion, 8:9

# **Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board—Cont'd**

Directors of investigations and other investigators, appointment, powers, 1:33-4,62-5,68-70,76,81; 2:16

Efficiency, impact of bill, 1:79-80

Establishment, purpose, 1:25

Integration, impact, 1:80-1

## **Investigations**

Classes of accidents, choice, 1:49-50,60

Information, documents, availability, 1:79-81; 2:15-6

## **Jurisdiction**

Scope, restrictions, 1:42-3,49,54-5,65,78-9,81-2

Transfer, 1:32

Provinces, responsibilities, 1:54-5

Setting in motion, policy, guidelines, 1:33-4,67-71

## **Mandate**

Nature, limitations, 1:33-4,46-50,61-3

Term, 1:83

## **Members**

Appointments, 1:32-3,39,57,76,82-3

Continuity, role of Governor in Council, 1:32-3,39-41,46-8

Duties, powers, 1:34,60-1,66,69-70,76,79-80; 2:15-8

Expertise, 1:32,34-6,38,40-2,44,46-8,69-70; 2:20-1

Full-time or part-time, 1:32,85

Number, 1:34-7,41,46-8,72,82

Role, 1:57,66,73-4,80

Technical assistance, hiring, 1:32,38,42,61

Workload, 1:82-3

Name, changing, proposal, 1:82,84

Nature, status, 1:83-4; 2:18-9

## **Operation, comprehensive review**

Persons responsible, choice, 1:45

Provision, 1:37-8,82

Quorum, 1:82,85

## **Reports**

Accidents, to Minister of Transport, 1:45

Annual, to President of Privy Council, 1:45

Draft, circulation, provision, 1:67

Reference to committee, procedure, 2:13

Role in prevention, 1:29

## **Safety**

Recommendations, 1:51-2

Standards, examination, 1:44-5,49

## **Staff**

Integration, results, 1:52

Size, capability, 1:49

Status of a tribunal, 1:77-8,80

Structure, organization, model, 1:63-4,80-1,83

Transition period, 1:44

United States, board, members, 1:36-7,42,63-4

*See also*

Canadian Aviation Safety Board

# **Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act**

*See*

Bill C-2

# **Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof, Act to establish**

*See*

Bill C-2

## **CASB**

*See*

Canadian Aviation Safety Board

# **Gillhooley, Elizabeth, conseillère juridique, ministère des Communications**

Projet de loi C-40, discussion, 10:9,11,13-4; 14:21-2

# **Gordon, Robert A., sous-ministre adjoint, Gestion du spectre et des opérations régionales, ministère des Communications**

Projet de loi C-6

Discussion, 3:8,11-3,15,17-24,27-8; 4:9-17

Exposé, 4:7-9

# **Gourd, Alain, sous-ministre, ministère des Communications**

Projet de loi C-40, discussion, 14:19-21,24-6,29-31

# **Graham, honorable Bernard Alasdair, sénateur (The Highlands)**

Air Canada — Enquête Stephenville

Aéroport international Pearson, sécurité, 5:27-9

Air Atlantic, 6:90-2,94-5

Air Canada

Annonce, raisons, 6:107,166

Employés, préoccupation, 6:26-7,32

Privatisation, 6:26

Services, rentabilité, 7:113

Trafic, détournement sur Deer Lake, 6:91-2

Air Nova, 6:25-6,54,58

Entente exclusive, 6:119-20

Centre régional de formation des pompiers, 7:83

Coefficient de remplissage, 7:127

Collusion, 7:45

Commission du transport des provinces atlantiques, 6:160

Déréglementation, 6:26

First Air, 6:80; 7:124,130-1

Gouvernement de Terre-Neuve, démarches, 7:36-7

Lettre de Jim Hodder à l'honorable John Crosbie, 23 février 1989, réponse, 7:18

Office national des transports, 6:132-3

Passagers, nombre, 7:138

Port-au-Port

Chômage, 7:52-3

Fret, transport, problèmes, 7:57

Port-aux-Basques, 7:69

Procédure, 6:61,127

Programme TOPS, 6:80; 7:82,94,137

Service d'avions à réaction, 5:16

Services de marchandises, 5:17

Stephenville, aéroport, classification, 6:159-60

Tarifs conjoints, ententes, 6:25,38-40,79-80,90-1,107; 7:111-2

Transport aérien, subventions, 5:14-5

Transports, Loi nationale, 6:71-2,132-3

Western Community College Small Business Entrepreneur Club, 7:73

Projet de loi C-6

Amendements proposés par Comité de la Chambre, 3:12-3

Participation canadienne, taux, 3:12-4

Projet de loi C-40

Amis de la radiodiffusion canadienne

Structure organisationnelle, 13:6,12

Unité nationale, 13:13

Association canadienne de télévision par câble

Amendements proposés au Comité des Communes, 12:32-3

Forum des citoyens, rôle, 12:41-2

Association canadienne des radiodiffuseurs, 12:19-20

Câblodiffusion, 12:41-2

Conflit d'intérêts, 11:23

CRTC

Décisions, rédaction, rôle des commissaires, 10:12

Gouvernement, contrôle, 11:37; 12:53

Membres, mandat, 10:11-2

**Casey, Paul, Director, Industry Services, Air Canada**  
Air Canada — Stephenville Inquiry, discussion, 6:26,32;  
7:106,108-10,116,121-2

**CBC**  
*See*  
Canadian Broadcasting Corporation

**CCTA**  
*See*  
Canadian Cable Television Association

**Chamberland, Michel, Vice-President, Television, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF)**  
Bill C-40, discussion, 13:32-40,45-7,49-51

**Chaput-Rolland, Hon. Solange, Senator (Mille Isles)**  
Bill C-6  
Meech Lake Accord, possible impact, 3:23  
Nature, purpose, 3:7,20-1  
Procedure, 3:25,28  
Bill C-40  
Canadian content, 10:17  
CBC  
Cutbacks, 13:28-9,32-4; 14:17  
National unity, mandate, 11:25  
News network in Quebec, 10:29-30; 11:14  
Polling, 11:22-3  
Ratings, 13:46-7  
Regional programming, 11:14-5  
Standing English and French language broadcasting committees, 11:29; 13:18-9  
Cuts, impact on telethons and fund raising, 13:20  
Private broadcasters, francophone, 13:38-9  
Organization meeting  
Budget, adoption and submission to Committee on Internal Economy, Budgets and Administration, 1:14,19,21  
Library of Parliament, research officers, assigning, role, part in proceedings, amendments, 1:10  
Workload, meetings, planning, 1:23

**Chyla, Lydia, Owner, Lydia's Flower Shop**  
Air Canada — Stephenville Inquiry  
Discussion, 6:136  
Statement, 6:133-6

**Cochrane, Hon. Ethel, Senator (Newfoundland)**  
Air Canada — Stephenville Inquiry  
Abitibi-Price Inc., 7:24-6  
Air Atlantic, 6:92-3; 7:18  
Air Nova, 6:57  
Cargo baggage capacity, 5:25-6; 6:92-3; 7:120-1; 8:8-11,18  
Community Futures Groups, 6:152  
Deregulation, 8:19  
Designated areas, 8:12-4  
Domestic air services, discontinuances or reductions, 5:33  
Downgrading, 7:96-7  
Eastern Provincial Airways, 7:51-2  
Effectiveness, review, provisions, 5:13-4  
Government of Newfoundland, steps, 7:43  
Joint fare agreements, 5:13; 7:118-20; 8:14  
Letter from Jim Hodder to the Hon. John Crosbie, February 23, 1989, response, 7:18  
National Transportation Agency, 5:33-6  
Passengers, numbers, 7:130,132

**Graham, honorable Bernard Alasdair, sénateur (The Highlands)—Suite**  
Projet de loi C-40—Suite  
CRTC—Suite  
Processus décisionnel, 12:22,33,53  
CTV  
Comité de la Chambre des communes, 12:55  
Journalistes dans la région du Golfe, nombre, 12:48  
Recettes, croissance, 12:52  
Diffuseurs éducatifs provinciaux, licence, nécessité, 10:9  
Équité en matière d'emploi, 12:55  
Gouvernement, pouvoir de donner des directives, 12:20,33  
Ministre, convocation, 10:8-9  
Partisans, liste, 10:9  
Premier ministre, adresse à la nation, coupures publicitaires, 12:52  
Procédure, 12:22  
Radiodiffuseurs publics et privés, distinction, 11:28  
Société Radio-Canada  
Comités permanents sur la radiodiffusion de langue française et de langue anglaise, 11:28-30; 13:14,16-7; 14:14-5  
Conseil d'administration, 10:9-10; 11:30; 14:18-9  
Cotes d'écoute, 13:47  
Coupures, réactions, 11:31-3; 14:15-6  
Financement, 13:48  
Mandat, 13:28; 14:14  
Newsworld, transmission, 11:36; 12:34; 13:27  
Prépondérance sur les radiodiffuseurs privés, 14:20  
Président, nomination, 13:14  
Privatisation, 13:49  
Problèmes, raisons, 13:48  
Recettes publicitaires, retrait, 13:50-1  
Rémunération, échelle, 11:43  
Rôle, 13:48  
Station à Sydney, 11:35; 14:22-3  
Stations, ouverture ou fermeture, procédure, 11:31; 14:20-1  
Stations fermées, occupation des marchés par radiodiffuseurs privés, 12:23  
Unité nationale, mandat, 11:23-4; 14:14-5  
Unité nationale, promotion, responsabilité, 12:24-5

**Greene, Richard, greffier adjoint du Sénat**  
Réunion d'organisation, budget, adoption et soumission au Comité de la Régie interne, des budgets et de l'administration, 1:18

**Grégoire, Gilles, président, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF)**  
Projet de loi C-40  
Discussion, 13:32,51-2,54  
Exposé, 13:29-32

**Groupe de travail sur la situation économique de la télévision canadienne (Peters/Girard)**  
Création, 11:64  
Mandat, rapport, 10:18,21,31; 13:42-3  
Membres, 10:30-1  
Recommandations, mise en oeuvre, 11:64-5; 13:42-4; 14:7

**Harries, John, conseiller municipal, Port-aux-Basques**  
Air Canada — Enquête Stephenville, exposé, 7:74-7  
Notes biographiques, 7:74

**Hays, honorable Daniel Phillip, sénateur (Calgary)**  
Projet de loi C-40  
Câblodiffusion, 12:38-40,42-3  
CRTC, processus décisionnel, 12:56-8  
CTV, programmation canadienne, production, 12:58-9  
Gouvernement, pouvoir de donner des directives, 12:56-8

**Cochrane, Hon. Ethel, Senator (Newfoundland)—Cont'd**

- Air Canada — Stephenville Inquiry—*Cont'd*
- Service withdrawal, announcement, 7:38
- TOPS program, 7:83-6,136-7
- Western Community College Small Business Entrepreneur Club, 7:73

**Cochrane, James G., Port au Port East**

- Air Canada — Stephenville Inquiry
- Discussion, 6:160,166
- Statement, 6:162-6

**Coleman, Charles, Director, Domestic Operations Directorate, National Transportation Agency of Canada**

- Air Canada — Stephenville Inquiry, discussion, 5:33-40

**Coolville, David, Chairman, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission**

- Bill C-40
- Discussion, 11:51-61,64-73
- Statement, 11:48-51

**Commercial Travellers' Association**

- National Transportation Agency, co-operation, 5:37

**Commission of Inquiry on Aviation Safety (Charles L. Dubin, 1981-82)**

- Independent board to investigate aviation occurrences, creation, recommendation, 1:57
- Transport Department, investigations, deficiencies, 1:57-8
- Witnesses, protection, 2:9-10

**Communications and Telecommunications**

- Areas, Canadian ownership content, rate, policy, 3:12-6
- Avenues, history, 3:5-6
- Bill C-6
  - Interventions, 3:21
  - Purpose, objectives, 3:6-8,17-22; 4:7-9
  - Reactions, 4:12
  - Static and interference, restrictions, 3:21-2
  - Support, letters, 3:18
- Broadcasting and radiocommunications, operation, efficiency, 3:7
- Cellular phones
  - Companies
    - Number, 3:14-5
    - Purchase by American company, 3:15
  - Number, statistics, 4:15-6
- Communications Department, role, activities, 4:7-8
- Efficiency and effectiveness, importance, 3:7
- Industry, contribution, 3:6
- Interference, non-radio, causes, solutions, 4:14
- Legislation governing, lack of, 3:15-7,19-20
- Meech Lake Accord, possible impact, 3:8-9,22-3
- Provinces, legislative jurisdiction, Supreme Court decision, 3:16-7; 4:9,17
- Radio
  - Authorizations, ownership, 3:10-2
  - CB radios, 4:14-5; 10:25
  - Licences, number, nature, issuing, 3:11-2; 4:14-5
  - Marine, licences and regulations, 4:10-3
    - Departments, coordination, 4:13
  - Technology, advanced, 3:6
- Radio frequency spectrum
  - Limitation, 3:23-4; 4:8,15-6; 10:27
  - Management, jurisdiction, regulations, 3:23; 4:8; 10:27
  - Other countries, co-operation, 4:8

**Hays, honorable Daniel Phillip, sénateur (Calgary)—Suite**

- Projet de loi C-40—*Suite*
- Société Radio-Canada, conseil d'administration, membres, 13:16
- Sports, amateurs et professionnels, rentabilité, 12:60-2

**Helm, Michael, directeur général, Radiodiffusion, ministère des Communications**

- Projet de loi C-40, discussion, 10:13,28-9; 14:21

**Hicks, honorable Henry D., sénateur (The Annapolis Valley)**

- Air Canada — Enquête Stephenville
- Air Atlantic, 6:82
- Procédure, 7:100
- Retrait, bien-fondé, 6:28
- Stephenville, aéroport de dégagement pour Gander, 7:86

**Hodder, Jim, député (Port-au-Port), Assemblée législative de Terre-Neuve**

- Air Canada — Enquête Stephenville
- Discussion, 7:16-9
- Exposé, 7:12-6

**Holloway, Lew, administrateur municipal, Gander, Terre-Neuve**

- Air Canada — Enquête Stephenville, discussion, 7:92,94-5

**Howard, William, conseiller juridique, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**

- Projet de loi C-40, discussion, 11:52

**Hunter, Lawson A. W., c.r.**

- Air Canada — Enquête Stephenville, mémoire, 6:8-12

**Hylton, John, conseiller juridique, Réseau de télévision canadien (CTV)**

- Projet de loi C-40, discussion, 12:46-7,50-1,53-8,63

**Jacques, Claude, avocat général adjoint, Office national des transports du Canada**

- Air Canada — Enquête Stephenville
- Discussion, 5:31-5,39-41
- Exposé, 5:29-31

**Johnson, Ken, directeur exécutif, Bureau canadien de la sécurité aérienne**

- Projet de loi C-2, discussion, 1:56,84

**Kimbar Limited, Terre-Neuve**

- Restaurant et boutique de cadeaux à l'aéroport de Stephenville, location et exploitation, chiffre d'affaires, 6:139-40

**King, Wayne, gérant, Banque Royale du Canada**

- Air Canada — Enquête Stephenville
- Discussion, 6:162
- Exposé, 6:161

**Lafrenière, René, conseiller juridique, Air Canada**

- Air Canada — Enquête Stephenville
- Discussion, 6:19-32,39,45,120-1; 7:97-100,106-7,111-2,117-9,121-3
- Exposé, 6:15-9

**Communications and Telecommunications—Cont'd**Radio frequency spectrum—*Cont'd*

- Up-to-date and interference-free maintenance, 3:7
- Use, wise and effective management, benefits, 3:6-7
- Usefulness, 3:5-6

## Railways, 4:13

## Regulations

- Minister and Governor in Council, discretionary powers, 3:18-22; 4:12
- Process, 3:18-21
- Relief, 3:7

## Satellites, role, 3:6

## Standards, substandard equipment, complaints, 4:9-10,14

## System licensing, 4:17

**Competition Act**

- Abuse of Dominance Provisions, 6:115-6; 9:8
- Complaints, process, 5:18; 6:117-8,130
- Duopoly, 6:43,114,128-9
- Exclusive dealings, 6:115
- Joint fare agreements, 8:12
- Refusal to Deal, 6:114-5
- Section 31, 6:29,129
- Section 32, 6:29
- Section 34, 6:31
- Section 35, 6:31
- Section 51, anti-competitive acts, 6:23-4,28-9,116,129
- Section 59(2), 6:31
- Section 77, 6:31

**Consumer and Corporate Affairs Department**

- Joint fare agreements, investigation, 6:16,19-20,29
- Stephenville Chamber of Commerce, request for investigation, 6:113, 117-8

**Crichton, John, Executive Vice-President, First Air**

- Air Canada — Stephenville Inquiry
- Discussion, 6:37-48; 7:129-31
- Statement, 6:33-7; 7:124-9

**Cross Pond Lodge, Newfoundland**

- Activities, problems, 6:137-8

**CRTC***See*

Canadian Radiotelevision and Telecommunications Commission

**CTV***See*

Canadian Television Network Ltd.

**Davey, Hon. Keith, Senator (York), Deputy Chairman of the Committee**

- Air Canada — Stephenville Inquiry
- Air Canada, service, 5:19,21
- Deregulation, 5:20,23
- En Route*, quality, 5:21
- National Transportation Act, philosophy, 5:11
- Bill C-2
- Accident and incident
- Difference, 1:52
- Reporting requirements, 1:53
- Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board, directors of investigations, 1:69-70
- Bill C-6
- Amendments proposed by House of Commons Committee, 3:10

**Lane, Ronald, directeur général, Groupe d'aéroports, ministère des Transports**

- Air Canada — Enquête Stephenville
- Discussion, 7:80-7,96,130-2
- Exposé, 7:78-9

**Lavallée, Gérard, vice-président, Affaires réglementaires, Association canadienne de télévision par câble**

- Projet de loi C-40, discussion, 12:36,40

**Leblanc, honorable Fernand E., sénateur (Saurel)**

## Réunion d'organisation

- Bibliothèque du Parlement, attachés de recherche, affectation, rôle, participation aux délibérations, amendements, 1:10-2
- Budget, adoption et soumission au Comité de la Régie interne, des budgets et de l'administration, 1:15,17,19
- Comptes à payer, autorisation de signer pour certifier, délégation, 1:13
- Témoins invités à comparaître, frais de voyage et de séjour, indemnité raisonnable, 1:13

**LNT***Voir*

Transports, Loi nationale

**Loi concernant la radiodiffusion et modifiant certaines lois en conséquence et concernant la radiocommunication***Voir*

Projet de loi C-40

**Loi constituant le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et modifiant certaines lois en conséquence***Voir*

Projet de loi C-2

**Loi modifiant la Loi sur la radio et certaines autres lois en conséquence***Voir*

Projet de loi C-6

**Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer***Voir*

Projet de loi C-5

**Loi nationale sur les transports***Voir*

Transports, Loi nationale

**Loi sur la concurrence***Voir*

Concurrence, Loi

**Loi sur la preuve au Canada***Voir*

Preuve au Canada, Loi

**Loi sur la radio et certaines autres lois en conséquence, Loi modifiant***Voir*

Projet de loi C-6

**Loi sur la radiocommunication***Voir*

Projet de loi C-6

**Davey, Hon. Kelth, Senator (York), Deputy Chairman of the Committee—Cont'd**

**Bill C-6—Cont'd**

- Broadcasting, contribution to culture, 3:24-5
- Cellular phones, 3:14-5; 4:15-6
- Interference, 4:14
- Licences, 4:14
- Procedure, 3:13,26
- Radio frequency spectrum, limitations, 4:15-6

**Bill C-40**

- Cable television, 12:25-7
- Canadian Association of Broadcasters
  - Code of ethics, 12:14
  - Concerns, 12:29
  - Membership, 12:14
  - Presentation, copies, 12:13-4
- Canadian Broadcast Standards Council, 12:14-5
- Canadian Cable Television Association, president and chief executive officer, 12:34-5
- Canadian content, 10:16-7; 14:8-9,11
- Canadian programming, control, 10:14
- CBC

- Advertising revenues, public revenues, 11:34,40; 13:44
- Canadians, role, 11:39
- Cutbacks, 10:18-9; 13:25-6; 14:17
- Headquarters, new, location, 11:40
- Model, new, 13:45
- Newsworld*, 13:19
- Parliament, attitude, 11:17-8
- Public opinion polls, 11:19-22; 13:47
- Press councils, 11:30
- Radio, 10:20; 11:18

- Commercials, number, 10:15-6; 12:15-6
- CRTC, decision-making process, 11:57,63
- CTV

- Journalists in Gulf area, number, 12:47
- Marketing, 12:49
- Owners, president and chief executive officer, 12:48-9

- Cuts, impact on telethons and fund raising, 13:20
- Direct broadcast services, 10:23
- Educational broadcasting, 11:45
- Employment equity, 11:63
- Friends of Canadian Broadcasting
  - Concerns, 13:21-2
  - Members, 13:20-1
  - New agency, 13:21,23
  - Organization, structure, 13:5
  - Shared national consciousness, national unity, 13:13
- Girard/Peters Commission, 10:30
- Government, power of direction, 10:26,30; 11:62-3
- Media, ongoing concentration of ownership, 14:11-3
- Pan-Canadian educational television network, 11:67
- Passage, urgency, 13:22-3
- Pay television, 12:35
- Performance incentives, 11:69-70
- Prime minister, address to the nation, commercials, 12:50-2
- Private broadcasting, 11:44-5,65-7; 12:13; 14:30
  - Economic conditions, 12:16-8
- Procedure, 10:31; 11:46-7; 12:13,19
- Quebec, situation, 13:35-8,40

**Organization meeting**

- Budget, adoption and submission to Committee on Internal Economy, Budgets and Administration, 1:16-7,20-1
- Deputy Chairman, election, 1:8
- Library of Parliament, research officers, assigning, role, part in proceedings, amendments, 1:11-2
- Workload, meetings, planning, 1:22-3

**Loi sur la radiodiffusion**

*Voir*

- Projet de loi C-40

**Loi sur l'accès à l'information**

*Voir*

- Accès à l'information, Loi

**Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports**

*Voir*

- Projet de loi C-2

**Loi sur les chemins de fer, Loi modifiant**

*Voir*

- Projet de loi C-5

**Lush, Fraser, conseiller municipal, Gander, Terre-Neuve**

Air Canada — Enquête Stephenville

- Discussion, 7:94-6
- Exposé, 7:88-93

**Lydia's Flower Shop**

- Marchandises, expédition, problèmes, 6:133-6

**Maavara, Gary, vice-président, Opérations et Affaires organisationnelles, Réseau de télévision canadien (CTV)**

Projet de loi C-40

- Discussion, 12:47-56,58-64
- Exposé, 12:44-7

**MacDonald, honorable Finlay, sénateur (Halifax), président du Comité**

Air Canada — Enquête Stephenville

- Abitibi-Price Inc., 7:26-8
- Agence de promotion économique du Canada atlantique, 7:58
- Agissements anti-concurrentiels, 6:30,157
- Air Atlantic, 6:82-3,88-9,93
- Air Canada, 7:33-5,91,117-8
- Air Nova, 6:49,54,61-2
- Canadian Airlines, 7:115
- Collusion, 5:18
- Concurrence, 6:42,118
- Contrats d'exclusivité, 6:116-7
- Déclassification, 7:96
- Développement régional, 7:47
- En Route*, qualité, 5:21
- First Air, 6:37,41
- Fonds de diversification économique communautaire, 7:62-3
- Gander, 7:80
- Gouvernement de Terre-Neuve, représentants, 7:35-6
- Groupes de développement des collectivités, 6:152-4
- Industrie, période d'ajustement, effets, 7:113-4
- Licences, procédure d'octroi, 5:23
- Lydia's Flower Shop, 6:136
- Marchandises, capacité de transport, 5:26; 6:46-7,59,61-2,93; 8:18
- Office national des transports, 5:18,34-5,37,39-41; 6:74,132; 7:35
- Passagers, nombre, 7:130,132,138
- Personnes handicapées, 6:122-3
- Port-au-Port, 7:57-8
- Port-aux-Basques, 7:66
- Pourvoires, problèmes, 6:137

- Dawson, David P., Regulatory Policy Analyst, Radio Regulatory Branch, Department of Communications**  
 Bill C-6, discussion, 4:11-3
- Delta Airlines**  
 Incident over the North Atlantic, investigation, report, 1:30-1
- Dubin Commission**  
*See*  
 Commission of Inquiry on Aviation Safety
- Economic Status of Canadian Television, Task Force**  
*See*  
 Task Force on the Economic Status of Canadian Television
- Edwards, Jim, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Communications**  
 Bill C-6  
 Discussion, 3:7-17,19-21,23-5,27  
 Statement, 3:5-7  
 Bill C-40  
 Discussion, 10:9-22,24-7,29-32  
 Statement, 10:5-8
- Fairbairn, Hon. Joyce, Senator (Lethbridge)**  
 Bill C-5, 9:24
- Federal Aviation Authority (United States)**  
 Role, activities, 1:81
- Filotas, Les, Member, Canadian Aviation Safety Board**  
 Bill C-2  
 Discussion, 1:58,62,66-70  
 Statement, 1:60-1
- First Air**  
 Air Canada, relations with, 6:33-4,41-3  
 Background, 6:33-4  
 Competition, 6:37-8,40-3  
 Joint fare agreements, 6:42-3; 7:125  
 New markets, philosophy, 7:124  
 Small communities, service, 6:41-2
- Flaherty, Gerry, Assistant General Counsel, Canadian Broadcasting Corporation**  
 Bill C-40, discussion, 11:16,40-1
- Forrestall, Hon. John Michael, Senator (Maritimes)**  
 Bill C-40  
 Cable television, 12:37-8,41  
 CBC  
 Facilities, selling or turning into affiliates, 11:37  
 Stations, opening or closing, procedure, 14:21  
 Sydney station, 11:35  
 CRTC  
 Decision-making process, 11:58,63  
 Submission, 11:51-2  
 Employment equity, 11:71  
 Government, power of direction, 11:62  
 Pan-Canadian educational television network, 11:68  
 Prime minister, address to the nation, commercials, 12:52  
 Private broadcasters, 14:31  
 Visible minorities, 11:71-2  
 Workable without further amendments, 12:29
- MacDonald, honorable Finlay, sénateur (Halifax), président du Comité—Suite**  
 Air Canada — Enquête Stephenville—Suite  
 Procédure, 5:6,15-6,29,32-3,41-2; 6:13-5,19,27-8,32-3,40,48-9, 62-3,81-2,110-2,116,119-20,127-8,131-3,138-9,141,160-2,166; 7:12,19,28,44,61,70,73,77-8,87-8,97,99-100,105,123-4,133,138-9; 8:5,19  
 Rationalisation, 6:28  
 Régions désignées, 8:13  
 Régions rurales, 7:34  
 Responsabilités commerciales et sociales, 6:162  
 Services, suppressions, avis, 6:17  
 Services aériens intérieurs, interruption ou réduction, 5:31-2  
 Stephenville, aéroport  
 Développement, 7:79  
 Services de soutien, 7:117-8  
 Stephenville Transportation Commission, 7:133,136  
 Tarifs conjoints, ententes, 5:13; 6:19-20,28,36-8,117  
 Transports  
 Loi nationale, 5:7; 6:30,74-5,132; 7:34-5  
 Ministère  
 Fonctionnaires, opinion, 5:11  
 Rôle, 5:11-2  
 Surveillance, responsabilité, 5:17; 7:86-7  
 Western Community College Small Business Entrepreneur Club, 7:73  
 Notes biographiques, 1:8  
 Projet de loi C-2  
 Articles, abrogation, 1:69  
 Bureau canadien de la sécurité aérienne  
 Enquêtes, lacunes, 1:58-9  
 Mandat, 1:83  
 Membres, nombre, profil, 1:55  
 Pouvoirs, étendue, restrictions, 1:55-6  
 Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports  
 Bureau américain, membres, 1:42  
 Expertise, 1:42  
 Mandat, 1:83  
 Membres, 1:33,66-7; 2:17,19-21  
 Président, pouvoirs, 1:61-2; 2:17,19  
 Quorum, 1:82  
 Rapports, renvoi en comité, 2:13  
 Structure, 1:64  
 Etude article par article, 2:19-21  
 National Transportation Safety Board Act, 1:71  
 Procédure, 1:24,28,37,45-6,56,67,71-2,80; 2:7-8  
 Recommandation royale, 2:15  
 Témoins  
 Invitations à témoigner, 2:7-8  
 Protection, 2:10  
 Projet de loi C-5, 9:22,31,34-6,40,42  
 Procédure, 9:22,24,27,42-3  
 Projet de loi C-6  
 Adoption, importance, 3:27  
 Etude article par article, 4:17  
 Licenses de système, 4:17  
 Parasites et interférences, restrictions, 3:21  
 Participation canadienne, taux, 3:13-4  
 Procédure, 3:5,13-4,25-9; 4:7  
 Radio, Loi, 4:9  
 Radiodiffusion  
 Contenu canadien, 3:12  
 Contribution à la culture, 3:24-5  
 Réactions, 4:12  
 Téléphones cellulaires, 4:16  
 Projet de loi C-40  
 Adoption, urgence, 13:23

**Freedom to Move**

White paper, study by Committee on Transport, Liberal minority report, 1985, 6:27,83

**Friends of Canadian Broadcasting**

## Bill C-40

Amendments, recommendations, 13:8-10

Concerns, evolution, 13:21-2

House of Commons Committee, appearance, 13:7

National unity, changed language, shared national consciousness, 13:13-4

Position, 13:6-12

Bill C-136, support, 13:22

Caplan-Sauvageau Task Force, recommendations, support, 13:7

CBC budget cut, nation-wide advertisement, 13:6

Committee of inquiry to review Canadian broadcasting policy, establishing, recommendation, 13:7

## Members

Distribution, 13:6,12

Salutin, Rick, 13:20-1

Name, change, 13:5

New agency, setting up, article in *Toronto Star*, January 17, 1991, 13:21

"One Hundred Days of Action Coalition", 13:11

Organization, structure, 13:5,12

Role, purpose, 13:5-6

**Frith, Hon. Royce, Senator (County Lanark)**

## Bill C-6

Amendments proposed by House of Commons Committee, 3:9-10

Cellular telephone companies, 3:15

Changes, constitutional validity, 3:9

Legislation governing, 3:19-20

Meech Lake Accord, possible impact, 3:23

Procedure, 3:13-4,25-9

Purpose, objective, 3:17-9

Radio licences, 3:11-2

Regulations, 3:18-22

**Future Issues and Priorities in Transportation in Atlantic Canada**

Airline industry, de facto regulators, 7:91-3

**Gander, Newfoundland**

## Accident, investigation

Engines, tests, 1:64-5,73,79-80

Hydrogen cyanide, findings, pathological tests, 1:59,72-3

Information, availability, 1:60,70-4,79-81

Metal work analysis, 1:64-5,73

Method, deficiencies, criticism, 1:57,59-61,74

Report, dissent, 1:76

## Airport

Air Canada, service, reduction, 7:90-2

Alternates, 7:78-81,83-90

Fish, exports, plans, study, 7:95-6

International, situation, 7:88-90,92-3,95-6

TOPS program, 7:82-4,89,92-3

Economic impact, 7:94-5

**Gemini Lobster**

Activities, 6:124,126

Shipping problems, 6:124-6

**Gerrie, Doug, Senior Director General, Airport Authority Group, Department of Transport**

Air Canada — Stephenville Inquiry, discussion, 8:9

**MacDonald, honorable Finlay, sénateur (Halifax), président du Comité—Suite**

## Projet de loi C-40—Suite

Amis de la radiodiffusion canadienne

Nom, changement, 13:5

Structure organisationnelle, 13:5

Antennes paraboliques, 12:40-1

Association canadienne de télévision par câble, président-directeur général, 12:29,34

Association canadienne des radiodiffuseurs

Membres, 12:14

Mémoire, copies, 12:13

Radiodiffuseurs privés gratuits, 12:12

Radiodiffusion publique, position, 12:5

Câblodiffusion, 10:22

Charge de travail, 10:5

Commission Girard/Peters, 10:30-1; 11:64-5

Conflit d'intérêts, 11:23

Contenu canadien, 10:16

## CRTC

## Décisions

Processus décisionnel, 11:53-5,58; 12:55; 13:40-1

Rédaction, rôle des commissaires, 10:12,14

Licences, octroi, 13:52

Mémoire, 11:51

Pouvoir de réglementation, 13:42

## CTV

Administrateurs fondateurs, 12:43-4

Budget, 12:62

Journalistes dans la région du Golfe, nombre, 12:48

Olympiques de Calgary, appels d'offres, 13:38

Propriétaires, restructuration, 12:62-3

Service d'informations, 12:49-50

Équité en matière d'emploi, 11:70,72

Gouvernement, pouvoir de donner des directives, 10:26-8; 11:52,59-60; 12:20-2,58; 13:52

Historique, 10:5

Incitation au rendement, 12:25,27

Licences, audiences de renouvellement, questions, nature, 11:71

Ministre, comparaison, 10:8-9

Procédure, 10:5,31-2; 11:6,46-8; 12:5,13,19,22,29,43,52; 13:5,29,54; 14:5,29,31

Publicité, 10:16

Radiodiffusion directe, services, 10:23

Réseau éducatif pan-canadien, 11:67-8

Signaux, piratage, amende, 12:41

## Société Radio-Canada

Comités permanents sur la radiodiffusion de langue française et de langue anglaise, 11:29; 13:18

Conseil d'administration, 10:11; 13:16

Coupures, 11:36; 13:23-5,27

Financement, 11:45; 13:24-5,27

Hommes politiques, opinions, 11:45

Politique commerciale, 13:50

Président, nomination, 13:14-5

Radio-Canada international, service, 11:9

Rémunération, échelle, 11:44

Siège social, nouveau, emplacement, 11:40

Sondages, 11:20

Stations, fermeture, licence, 14:21-3

Stations fermées, occupation des marchés par radiodiffuseurs privés, 12:23

Unité nationale, promotion, responsabilité, 12:24-5

Urgence, 10:25-6

Violence à la télévision, enfants, code, 12:28

## Réunion d'organisation

Bibliothèque du Parlement, attachés de recherche, affectation, rôle, participation aux délibérations, amendements, 1:10-2

- Gilhooley, Elizabeth, Legal Advisor, Department of Communications**  
 Bill C-40, discussion, 10:9,11,13; 14:21-2
- Girard/Peters Commission**  
*See*  
 Task Force on the Economic Status of Canadian Television
- Gordon, Robert A., Assistant Deputy Minister, Spectrum Management and Regional Operations, Department of Communications**  
 Bill C-6  
 Discussion, 3:8,11-3,15,17-24,27-8; 4:9-17  
 Statement, 4:7-9
- Gourd, Alain, Deputy Minister, Department of Communications**  
 Bill C-40, discussion, 14:19-21,24-6,29-31
- Graham, Hon. Bernard Alasdair, Senator (The Highlands)**  
 Air Canada — Stephenville Inquiry  
 Air Atlantic, 6:90-2,94-5  
 Air Canada  
 Announcement, reasons, 6:107,166  
 Employees, consideration, 6:26-7,32  
 Privatization, 6:26  
 Services, profitability, 7:113  
 Traffic, diverting to Deer Lake, 6:91-2  
 Air Nova, 6:25-6,54,58  
 Exclusive arrangement, 6:119-20  
 Air transport, subsidies, 5:14-5  
 Atlantic Provinces Transportation Commission, 6:160  
 Collusion, 7:45  
 Deregulation, 6:26  
 First Air, 6:80; 7:124,130-1  
 Freight service, 5:17  
 Government of Newfoundland, steps, 7:36-7  
 Jet service, 5:16  
 Joint fare agreements, 6:25,38-40,79-80,90-1,107; 7:111-2  
 Letter from Jim Hodder to the Hon. John Crosbie, February 23, 1989, response, 7:18  
 National Transportation Act, 6:71-2,132-3  
 National Transportation Agency, 6:132-3  
 Passenger load factor, 7:127  
 Passengers, numbers, 7:138  
 Pearson International Airport, safety, 5:27-9  
 Port au Port  
 Air cargo, transportation, problems, 7:57  
 Unemployment, 7:52-3  
 Port aux Basques, 7:69  
 Procedure, 6:61,127  
 Regional Firefighting School, 7:83  
 Stephenville airport, downgrading, 6:159-60  
 TOPS program, 6:80; 7:82,94,137  
 Western Community College Small Business Entrepreneur Club, 7:73  
 Bill C-6  
 Amendments proposed by House of Commons Committee, 3:12-3  
 Canadian ownership content, 3:12-4  
 Bill C-40  
 Cable television, 12:41-2  
 Canadian Association of Broadcasters, 12:19-20  
 Canadian Cable Television Association  
 Amendments proposed to Commons Committee, 12:32-3  
 Citizens Forum, role, 12:41-2  
 CBC  
 Board of directors, 10:9-10; 11:30; 14:18-9  
 Commercials, elimination, 13:50-1  
 Cutbacks, reactions, 11:31-3; 14:15-6  
 Funding, 13:48
- MacDonald, honorable Finlay, sénateur (Halifax), président du Comité—Suite**  
 Réunion d'organisation—Suite  
 Budget, adoption et soumission au Comité de la Régie interne, des budgets et de l'administration, 1:14-21  
 Comptes à payer, autorisation de signer pour certifier, délégation, 1:13  
 Dépenses engagées durant la dernière session, autorisation du président à présenter un relevé, 1:12  
 Procès-verbaux et témoignages, impression, 1:9  
 Réunions sans quorum, autorisation de tenir, entendre les témoignages et publier, 1:9  
 Sous-comité du programme et de la procédure, 1:8-9  
 Témoins invités à comparaître, frais de voyage et de séjour, indemnité raisonnable, 1:13-4  
 Vice-président, élection, 1:8  
 Stephenville, enquête, procédure, 4:7  
 Traduction, service, 1:78  
 Travaux, réunions, planification, 1:22-4
- MacEachern, Bill, membre, Bureau canadien de la sécurité aérienne**  
 Projet de loi C-2  
 Discussion, 1:79-84  
 Exposé, 1:72-5
- Mansfield, Kathleen, étudiante, Western Community College Small Business Entrepreneur Club**  
 Air Canada — Enquête Stephenville  
 Discussion, 7:72-3  
 Exposé, 7:70-2
- Marshall, honorable Jack, sénateur (Humber-Saint-Georges-Sainte-Barbe), président suppléant du Comité (fascicules 6, 7)**  
 Air Canada — Enquête Stephenville  
 Abitibi-Price Inc., 7:21-3,26  
 Aéroport de Deer Lake, 7:67  
 Aéroport de Stephenville, installations de soutien, 7:42-3,79-81  
 Aéroports de dégagement, 7:87  
 Agence de promotion économique du Canada atlantique, 7:58  
 Agissements anti-concurrentiels, 6:28-9,118-9  
 Air Atlantic, 6:83,85-7,89-90; 7:16-7,117  
 Air Canada, 7:34,114-5  
 Air Nova, 6:61  
 Climat financier, 6:162  
 Coefficient de remplissage, 7:127  
 Comer Brook, 7:116  
 First Air, 7:129  
 Gander, 7:95-6  
 Gouvernement de Terre-Neuve, démarches, 7:41-2  
 Homards, expédition, 6:131-2  
 Intérêts régionaux, 6:55; 7:46-7  
 Lettre de Jim Hodder à l'honorable John Crosbie, 23 février 1989, réponse, 7:18  
 Marchandises, capacité de transport, 6:59,62; 7:116-7  
 Naissains, 7:50  
 Office national des transports, 6:78-9  
 Personnes handicapées, 6:122-4  
 Port-au-Port, 7:59-61  
 Port-aux-Basques, 7:68  
 Pourvoires, problèmes, 6:137-8  
 Procédure, 6:119,128,138; 7:44,51,99-100  
 Profils météorologiques, 7:90  
 Service, abandon, annonce, 7:38  
 Service sur DC-9, 7:82,105  
 Tarifs conjoints, ententes, 6:20-1,29,40-1,45; 7:115,129  
 Transports, Loi nationale, 6:78-9

- Graham, Hon. Bernard Alasdair, Senator (The Highlands)—*Cont'd***  
 Bill C-40—*Cont'd*  
 CBC—*Cont'd*  
 Mandate, 13:28; 14:14  
 National unity, mandate, 11:23-4; 14:14-5  
*Newsworld*, availability, 11:36; 12:34; 13:27  
 Paramountcy over private broadcasters, 14:20  
 President, appointment, 13:14  
 Privatization, 13:49  
 Problems, reasons, 13:48  
 Ratings, 13:47  
 Remuneration, range, 11:43  
 Role, 13:48  
 Standing English and French language broadcasting committees, 11:28-30; 13:14,16-7; 14:14-5  
 Stations, opening or closing, procedure, 11:31; 14:20-1  
 Stations closed, private broadcasters moving into markets, 12:23  
 Sydney station, 11:35; 14:22-3  
 Conflict of interest, 11:23  
 CRTC  
 Decision-making process, 12:22,33,53  
 Decisions, writing, role of commissioners, 10:12  
 Government control, 11:37; 12:53  
 Members, mandate, 10:11-2  
 CTV  
 House of Commons Committee, 12:55  
 Journalists in Gulf area, number, 12:48  
 Revenue, growth, 12:52  
 Employment equity, 12:55  
 Friends of Canadian Broadcasting  
 National unity, 13:13  
 Organization, structure, 13:6,12  
 Government, power of direction, 12:20,33  
 Minister, appearance, 10:8-9  
 National unity, promotion, responsibility, 12:24-5  
 Prime minister, address to the nation, commercials, 12:52  
 Procedure, 12:22  
 Provincial educational broadcasters, licence, requirement, 10:9  
 Public and private broadcasting, distinction, 11:28  
 Supporters, list, 10:9
- Greene, Richard, Clerk Assistant of the Senate**  
 Organization meeting, budget, adoption and submission to Committee on Internal Economy, Budgets and Administration, 1:18
- Grégoire, Gilles, President, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF)**  
 Bill C-40  
 Discussion, 13:32,51-2,54  
 Statement, 13:29-32
- Harries, John, Councillor, Port aux Basques**  
 Air Canada — Stephenville Inquiry, statement, 7:74-7  
 Biographical notes, 7:74
- Hays, Hon. Daniel Phillip, Senator (Calgary)**  
 Bill C-40  
 Cable television, 12:38-40,42-3  
 CBC, board of directors, members, 13:16  
 CRTC, decision-making process, 12:56-8  
 CTV, Canadian programming, production, 12:58-9  
 Government, power of direction, 12:56-8  
 Sports, amateur and professional, profitability, 12:60-2
- Helm, Michael, Director-General, Broadcasting, Department of Communications**  
 Bill C-40, discussion, 10:13,28-9; 14:21
- Marshall, honorable Jack, sénateur (Humber-Saint-Georges-Sainte-Barbe), président suppléant du Comité (fascicules 6, 7)—*Suite***  
 Air Canada — Enquête Stephenville—*Suite*  
 Western Community College Small Business Entrepreneur Club, 7:72-3  
 Projet de loi C-6  
 Normes, matériel non conforme, 4:14  
 Radiocommunications maritimes, 4:13  
 Téléphones cellulaires, 4:16
- Martin, honorable Shirley, ministre d'Etat (Transports)**  
 Air Canada — Enquête Stephenville  
 Discussion, 8:7-12,14-9  
 Exposé, 8:5-7  
 Projet de loi C-2  
 Discussion, 1:25-7,29-30,32-45  
 Exposé, 1:24-5
- Martinson, M., directeur des enquêtes sur les accidents aériens, American Air Line Pilots' Association**  
 Gander, accident, citation, 1:60
- Masse, honorable Marcel, c.p., ministre des Communications**  
 Projet de loi C-40  
 Discussion, 14:9-19,21-4,26-9  
 Exposé, 14:5-8
- McCabe, Michael, président et directeur général, Association canadienne des radiodiffuseurs**  
 Projet de loi C-40  
 Discussion, 12:12-29  
 Exposé, 12:5-12
- McCabe, Ronald, conseiller, Air Atlantic**  
 Air Canada — Enquête Stephenville  
 Discussion, 6:85-95  
 Exposé, 6:83-5  
 Remarques introductives, 6:81-3
- McCormack, Ross, vice-président, Marchés, Air Canada**  
 Air Canada — Enquête Stephenville  
 Discussion, 7:107,111-23  
 Exposé, 7:99-106
- McDonald, Elizabeth, vice-présidente, Télévision, Association canadienne des radiodiffuseurs**  
 Projet de loi C-40, discussion, 12:16,23-4
- McElman, Clyde, directeur, Programmes—Transport du fret ferroviaire, Politique de surface et programmes, ministère des Transports**  
 Projet de loi C-5, discussion, 9:22-4,37-41
- McEwen, Michael, vice-président exécutif, Société Radio-Canada**  
 Projet de loi C-40, discussion, 11:12,14,19-20,22,36,38-40
- McIsaac, Ray, président, Long Range Community Futures**  
 Air Canada — Enquête Stephenville  
 Discussion, 6:152-60  
 Exposé, 6:141-152
- McIsaac, Steve, contrôleur de divisions, Abitibi-Price Inc.**  
 Air Canada — Enquête Stephenville  
 Discussion, 7:21-8

**Hicks, Hon. Henry D., Senator (The Annapolis Valley)**

Air Canada — Stephenville Inquiry  
Air Atlantic, 6:82  
Procedure, 7:100  
Stephenville, alternate for Gander, 7:86  
Withdrawal, propriety, 6:28

**Hodder, Jim, MHA (Port au Port), Newfoundland House of Assembly**

Air Canada — Stephenville Inquiry  
Discussion, 7:16-9  
Statement, 7:12-6

**Holloway, Lew, Town Manager, Gander, Newfoundland**

Air Canada — Stephenville Inquiry, discussion, 7:92,94-5

**Howard, William, Legal Counsel, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission**

Bill C-40, discussion, 11:52

**Hunter, Lawson A. W., Q.C.**

Air Canada — Stephenville Inquiry, brief, 6:8-12

**Hylton, John, Legal Counsel, Canadian Television Network Ltd. (CTV)**

Bill C-40, discussion, 12:46-7,50-1,53-8,63

**International Civil Aviation Organization (ICAO)**

Accident investigation manual, 1:65  
Canadian Aviation Safety Board, co-operation, 1:30-1

**International Telecommunications Union**

Regulations  
Authority, 3:9  
Revision, 3:7  
Role, 3:7; 4:8

**Jacques, Claude, Assistant General Counsel, National Transportation Agency of Canada**

Air Canada — Stephenville Inquiry  
Discussion, 5:31-5,39-41  
Statement, 5:29-31

**Johnson, Ken, Executive Director, Canadian Aviation Safety Board**

Bill C-2, discussion, 1:56,84

**Kimbar Limited, Newfoundland**

Restaurant and gift shop at Stephenville airport, leasing and operating, gross sales, 6:139-40

**King, Wayne, Branch Manager, Royal Bank of Canada**

Air Canada — Stephenville Inquiry  
Discussion, 6:162  
Statement, 6:161

**Lafrenière, René, Legal Counsel, Air Canada**

Air Canada — Stephenville Inquiry  
Discussion, 6:19-32,39,45,120-1; 7:97-100,106-7,111-2,117-9,121-3  
Statement, 6:15-9

**Lane, Ronald, Regional Director, Airports Group, Department of Transport**

Air Canada — Stephenville Inquiry  
Discussion, 7:80-7,96,130-2  
Statement, 7:78-9

**McIsaac, Steve, contrôleur de divisions, Abitibi-Price Inc.—Suite**

Air Canada — Enquête Stephenville—Suite  
Exposé, 7:19-21

**Montigny, Bernard, secrétaire général, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF)**

Projet de loi C-40, discussion, 13:38-9,42-4,50,54

**Morrison, Ian, porte-parole du Comité de direction, Amis de la radio-diffusion canadienne**

Projet de loi C-40  
Discussion, 13:5-6,12-29  
Exposé, 13:9-12

**National Transportation Safety Board Act (Etats-Unis)**

Burnett, M., position, 1:62-4,71  
Projet de loi C-2, similitudes et différences, 1:62,81

**OACI**

*Voir*

Organisation de l'aviation civile internationale

**Office national des transports du Canada**

Alliance canadienne des associations touristiques, 5:37  
Association des voyageurs de commerce, collaboration, 5:37  
Chemins de fer, cession, 9:33-4,39  
Comité  
Président du Comité, lettre, entente, 5:32,41  
Recommandations, 9:16-7  
Compétence, 6:70-2,76,78-9; 9:11,13-4  
Concurrence, rôle, 5:33-5; 6:74-6,78-9; 8:13-4  
Enquêtes, 5:37; 8:12,18-9  
Entente de tarifs conjoints, 5:12-3,18,33-4; 8:14; 9:9-10  
Plaintes  
Agissements anti-concurrentiels, recours, 6:23-4,29-31,113,116  
Audition, mandat, 5:33-5; 6:65-6,72; 7:30-1,33-4  
Dépôt, provenance, 6:65-6,74-5  
Examen, procédure, décisions, 5:35; 6:65-7,70-4,76-7,132-3; 8:18-9  
Lettres, citations, 6:77  
Ministre, pouvoirs, 5:35  
Pouvoirs, 6:65-7,72-4,76-8  
Superior Seafoods, décision, 6:66-7  
Révisions annuelles, rapports, 5:35-40; 6:70-1  
Information recueillie, jugement, conclusions, 5:39-40  
Services aériens intérieurs, interruption ou réduction, exposé, 5:29-31  
Surveillance, rôle, 5:17,36-40; 6:74; 7:30-1,35; 8:13-4  
Transport aérien, activités de surveillance, 5:36-7  
Canada atlantique, contrat avec Commission des transports des provinces atlantiques, 5:37  
Transporteurs aériens, licence, approbation, 5:17-8

**Oliver, Brian, conseiller de la politique, Politique nationale de l'air, ministère des Transports**

Air Canada — Enquête Stephenville, discussion, 8:10-1,13-4

**Oliver, honorable Donald H., sénateur (Nouvelle-Ecosse)**

Projet de loi C-40  
Société Radio-Canada  
Conseil d'administration, membres, 11:33  
Mandat, minorités visibles, 11:37-8

**Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)**

Bureau canadien de la sécurité aérienne, collaboration, 1:30-1  
Manuel d'enquête sur les accidents, 1:65

- Lavallée, Gérald, Vice-President, Regulatory Affairs, Canadian Cable Television Association**  
Bill C-40, discussion, 12:36,40
- Leblanc, Hon. Fernand E., Senator (Saurel)**  
Organization meeting  
Accounts payable, signing authority for certifying, delegation, 1:13  
Budget, adoption and submission to Committee on Internal Economy, Budgets and Administration, 1:15,17,19  
Library of Parliament, research officers, assigning, role, part in proceedings, amendments, 1:10-2  
Witnesses invited to appear, reasonable travelling and living expenses paid, 1:13
- Long Range Community Futures, Newfoundland**  
Air Canada — Stephenville Inquiry  
Brief, 6:141-52  
Recommendations, 6:151-2  
Atlantic Provinces Opportunities Agency, tie-in, 6:153-4  
Membership, 6:141,152-3  
Purpose, origins, funds, 6:141,152-3,155
- Lush, Fraser, Town Councillor, Gander, Newfoundland**  
Air Canada — Stephenville Inquiry  
Discussion, 7:94-6  
Statement, 7:88-93
- Lydia's Flower Shop**  
Merchandise, shipping, problems, 6:133-6
- Maavara, Gary, Vice-President, Operations and Corporate Affairs, Canadian Television Network Ltd. (CTV)**  
Bill C-40  
Discussion, 12:47-56,58-64  
Statement, 12:44-7
- MacDonald, Hon. Finlay, Senator (Halifax), Chairman of the Committee**  
Air Canada — Stephenville Inquiry  
Abitibi-Price Inc., 7:26-8  
Air Atlantic, 6:82-3,88-9,93  
Air Canada, 7:33-5,91,117-8  
Air Nova, 6:49,54,61-2  
Anti-competitive acts, 6:30,157  
Atlantic Canada Opportunities Agency, 7:58  
Canadian Airlines, 7:115  
Cargo baggage capacity, 5:26; 6:46-7,59,61-2,93; 8:18  
Collusion, 5:18  
Community Diversification Fund, 7:62-3  
Community Futures Groups, 6:152-4  
Competition, 6:42,118  
Corporate and social responsibilities, 6:162  
Designated areas, 8:13  
Domestic air services, discontinuances or reductions, 5:31-2  
Downgrading, 7:96  
*En Route*, quality, 5:21  
Exclusivity arrangements, 6:116-7  
First Air, 6:37,41  
Gander, 7:80  
Government of Newfoundland, representatives, 7:35-6  
Handicapped persons, 6:122-3  
Industry, period of adjustment, impact, 7:113-4  
Joint fare agreements, 5:13; 6:19-20,28,36-8,117  
Licensing procedure, 5:23  
Lydia's Flower Shop, 6:136  
National Transportation Act, 5:7; 6:30,74-5,132; 7:34-5
- O'Rourke, Judith, analyst supérieure des politiques, ministère des Transports**  
Projet de loi C-2, discussion, 2:8-10,12-6,18-9
- Oue, Ling, directrice générale, Bay St. George Association for the Disabled**  
Air Canada — Enquête Stephenville, discussion, 6:123
- Payne, Tom, président et PDG, Central Western Railway Corporation**  
Projet de loi C-5  
Discussion, 9:26,33-4,37-8,42  
Exposé, 9:24-6
- Peers, Frank, membre du Comité de direction, Amis de la radiodiffusion canadienne**  
Projet de loi C-40  
Discussion, 13:13-8,20,22-3,25,28  
Exposé, 13:7-9
- Petten, honorable William J., sénateur (Bonavista)**  
Air Canada — Enquête Stephenville  
Air Atlantic, 6:93-4; 7:118  
Air Nova, 6:62  
Fret aérien, 7:109-10  
Lettre de Claude Taylor, 7:41  
Marchandises, tarif de transport, 6:93-4  
Personnes handicapées, 6:124  
Poisson, transport, 7:18  
Procédure, 6:112  
Tarifs conjoints, ententes, 6:22
- Pipelines**  
Productoducs, définition, 1:42-3
- Poirier, Roger, président intérimaire et directeur général, Association canadienne de télévision par câble**  
Projet de loi C-40  
Discussion, 12:33-43  
Exposé, 12:30-2
- Pokotylo, A.E. (Gus), directeur général, Politiques et programmes de l'air, Politiques et coordination, ministère des Transports**  
Air Canada — Enquête Stephenville, discussion, 5:12-3,18
- Port-au-Port, Terre-Neuve**  
Carrière de calcaire d'Aguathuna, développement, possibilités, 7:14  
Chômage, taux, 7:48-9,52-3  
Développement économique, rôle de la commercialisation, 7:57-8  
Economie, situation, 7:12-3  
Histoire, aperçu, 7:48  
Jeunesse  
Avenir, étude, 7:54-5  
Désir de demeurer dans la région, 7:49,55  
Lee-Hi Cement, projet, 7:13-4  
Newfoundland Resources & Mining Company, projets, 7:12-3  
Pêche, situation, 7:14-5,48-50,52-3  
Pétoncles et naissains  
Connors Brothers, rôle, 7:50,59-60  
Eaux, dangers de pollution ou de contamination, 7:56-8  
Marché, expansion, potentiel, 7:55-8,60  
Programme de mise en valeur, 7:50-1  
Population, 7:52-3  
Exode, 7:54  
Programmes gouvernementaux, programmes d'emploi, utilisation, 7:52-3, 58-9  
Secteur minier, développement, 7:49

**MacDonald, Hon. Finlay, Senator (Halifax), Chairman of the Committee—Cont'd****Air Canada — Stephenville Inquiry—Cont'd**

National Transportation Agency, 5:18,34-5,37,39-41; 6:74,132; 7:35  
 Outfitting companies, problems, 6:137

Passengers, numbers, 7:130,132,138

Port au Port, 7:57-8

Port aux Basques, 7:66

Procedure, 5:6,15-6,29,32-3,41-2; 6:13-5,19,27-8,32-3,40,48-9,  
 62-3,81-2,110-2,116,119-20,127-8,131-3,138-9,141,160-2,166;  
 7:12,19,28,44,61,70,73,77-8,87-8,97,99-100,105,123-4,133,  
 138-9; 8:5,19

Rationalization, 6:28

Regional development, 7:47

Rural areas, 7:34

Service withdrawal, notice, 6:17

Stephenville airport

Development, 7:79

Support services, 7:117-8

Stephenville Transportation Commission, 7:133,136

Transport Department

Officials, opinion, 5:11

Role, 5:11-2

Transportation, monitoring, responsibility, 5:17; 7:86-7

Western Community College Small Business Entrepreneur Club,  
 7:73

**Bill C-2**

Canadian Aviation Safety Board

Investigations, deficiencies, 1:58-9

Mandate, 1:83

Members, number, profile, 1:55

Powers, scope, restrictions, 1:55-6

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board

American board, members, 1:42

Chairman, powers, 1:61-2; 2:17,19

Expertise, 1:42

Mandate, 1:83

Members, 1:33,66-7; 2:17,19-21

Quorum, 1:82

Reports, reference to committee, 2:13

Structure, 1:64

Clause by clause examination, 2:19-21

Clauses, rejection, 1:69

National Transportation Safety Board Act, 1:71

Procedure, 1:24,28,37,45-6,56,67,71-2,80; 2:7-8

Royal Recommendation, 2:15

Witnesses

Invitations to appear, 2:7-8

Protection, 2:10

**Bill C-5, 9:22,31,34-6,40,42**

Procedure, 9:22,24,27,42-3

**Bill C-6**

Broadcasting

Canadian content, 3:12

Contribution to culture, 3:24-5

Canadian ownership content, 3:13-4

Cellular phones, 4:16

Clause by clause examination, 4:17

Passing, importance, 3:27

Procedure, 3:5,13-4,25-9; 4:7

Radio Act, 4:9

Reactions, 4:12

Static and interference, restrictions, 3:21

System licensing, 4:17

**Bill C-40**

Antenna (dish), use, 12:40-1

Cable television, 10:22

Canadian Association of Broadcasters

**Port-au-Port, Terre-Neuve—Suite**

Service de transport aérien plus efficace, nécessité,  
 7:13-5,49-51,57,59-60

Tourisme, potentiel, 7:49

**Port-aux-Basques, Terre-Neuve**

Aéroport de Deer Lake, rôle, coûts, 7:67,75-6

Aéroport de Stephenville, importance, 7:63-8,75-6

Air Canada, retrait, conséquences, 7:61-7

Atlas Testing Labs, 7:65,75-6

Canadien National, employés, 7:74

Comité sur l'avenir de la collectivité, 7:62

Développement industriel, ensemble critique, 7:74-5

Entreprises, nouveaux projets, 7:61-8

Fonds de diversification économique communautaire, 7:61-4

Heerema Newfoundland Fabricators, 7:62-3

Installations de fabrication sur l'île et en mer, 7:76

King Fisheries, 7:65-6

Marchandises, expédition, problèmes, 7:63-6,75-6

Mémoire, appuis, 7:74

Moyens de transport, réorganisation, conséquences, 7:61,69

Pêches, situation, 7:64-6

Peninsula Seafoods, 7:65

Port, développement, potentiel, 7:68-9

Port terminus du traversier de la Marine Atlantique, 7:61,68-9

Tourisme, 7:66-7,70,76-7

*Southwest Coast Regional Tourism Plan*, étude, référence, 7:66-7

XL Helmet, compagnie, problèmes de transport, 7:63-4

**Portelance, Arthur, membre, Bureau canadien de la sécurité aérienne**

Notes biographiques, 1:72

Projet de loi C-2, exposé, 1:78-9

**Preuve au Canada, Loi**

Témoins, protection, 2:8-11

**Projet de loi C-2 — Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports**

Amendements, Comité de la Chambre des communes, 1:25,57

Amendements proposés, 1:56-7,69

Appuis, réserves, 1:72-3

Buts, objectifs, 1:25,60,72,76,78,80

Chambre des communes, examen, évolution, 1:22

Définitions

«Accident aéronautique», 1:25-6,30,52

«Aéronef», 1:38-9

«Chairperson», 1:41-2

Clarté, 1:63

«Engin à portance dynamique», 1:29

«Motifs raisonnables», 1:26-9,55-6

«Productoducs», 1:42-3

Régions maritimes, 1:31-2

Discussion

Art. 2 — Définitions, 1:25-9,38-9,41-3

Art. 3(1) — Application: accident aéronautique, 1:30

Art. 3(5) — Définitions, 1:31

Art. 4(1) — Constitution du Bureau, 1:32

Art. 4(2) — Choix des membres, 1:40-1,47-8; 2:20-1

Art. 4(5) — Stabilité de l'effectif, 1:32-3,39

Art. 5(2) — Fonctions du président, 1:62,69; 2:16,18

Art. 7(1) — Mission du Bureau, 1:29,50,53-4,57,69

Art. 8(1) — Attributions des membres, 1:34,66,69-70,78,81;  
 2:15-6,18

Art. 9(2) — Experts et spécialistes, 1:32

Art. 10(1) — Directeur des enquêtes et autres enquêteurs,  
 1:33-4,66,69

Art. 10(2) — Attributions, 1:69

**MacDonald, Hon. Finlay, Senator (Halifax), Chairman of the Committee—Cont'd**  
**Bill C-40—Cont'd**  
 Membership, 12:14  
 Presentation, copies, 12:13  
 Private free advertising, 12:12  
 Public broadcasting, position, 12:5  
 Canadian Cable Television Association, president and chief executive officer, 12:29,34  
 Canadian content, 10:16  
**CBC**  
 Board of directors, 10:11; 13:16  
 CBC international service, 11:9  
 Commercial policy, 13:50  
 Cutbacks, 11:36; 13:23-5,27  
 Funding, 11:45; 13:24-5,27  
 Headquarters, new, location, 11:40  
 Politicians, views, 11:45  
 Polling, 11:20  
 President, appointment, 13:14-5  
 Remuneration, range, 11:44  
 Standing English and French language broadcasting committees, 11:29; 13:18  
 Stations, closing, licence, 14:21-3  
 Stations closed, private broadcasters moving into markets, 12:23  
**Commercials, 10:16**  
**Conflict of interest, 11:23**  
**CRTC**  
 Authority to regulate, 13:42  
 Decisions  
 Decision-making process, 11:53-5,58; 12:55; 13:40-1  
 Writing, role of commissioners, 10:12,14  
 Licences, allowing, 13:52  
 Submission, 11:51  
**CTV**  
 Budget, 12:62  
 Calgary Olympics, bidding, 13:38  
 Founding directors, 12:43-4  
 Journalists in Gulf area, number, 12:48  
 News service, 12:49-50  
 Ownership, restructuring, 12:62-3  
 Employment equity, 11:70,72  
 Friends of Canadian Broadcasting  
 Name, change, 13:5  
 Organization, structure, 13:5  
 Girard/Peters Commission, 10:30-1; 11:64-5  
 Government, power of direction, 10:26-8; 11:52 59-60; 12:20-2,58; 13:52  
 Historical background, 10:5  
 Licence renewal hearings, questions, nature, 11:71  
 Minister, appearance, 10:8-9  
 National unity, promotion, responsibility, 12:24-5  
 Pan-Canadian educational television network, 11:67  
 Passage, urgency, 13:23  
 Performance incentive, 12:25,27  
 Procedure, 10:5,31-2; 11:6,46-8; 12:5,13,19,22,29,43,52; 13:5,29,54; 14:5,29,31  
 Signal theft, penalties, 12:41  
 Urgency, 10:25-6  
 Violence in programming, children, code, 12:28  
 Workload, 10:5  
**Biographical notes, 1:8**  
**Organization meeting**  
 Accounts payable, signing authority for certifying, delegation, 1:13  
 Budget, adoption and submission to Committee on Internal Economy, Budgets and Administration, 1:14-21  
 Deputy Chairman, election, 1:8

**Projet de loi C-2 — Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports—Suite**  
**Discussion—Suite**

Art. 13(4) — Renvoi en comité, 2:13  
 Art. 19(1) — Perquisition et saisie, 1:28; 2:11-2  
 Art. 19(2) — Conditions, 2:11-2  
 Art. 19(9) — Pouvoirs supplémentaires, 1:29  
 Art. 63(1) — Examen complet, 1:37-8,45  
 Etude article par article, 2:19-21  
 Fonctionnement, examen complet, dispositions, 1:37-8,63-4,82  
 Industrie, discussions et consultations, 1:25  
 Ordre de renvoi, 1:3  
 Procédure, 1:45-6; 2:7-8  
 Rapport au Sénat, sans amendement, deuxième, 2:4,6,21  
 Recommandation royale, 1:36-7; 2:14-5  
 Témoins, invitations à comparaître, 2:7-8

**Projet de loi C-5 — Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer**  
**Discussion**

Art. 1 — Déclaration sans effet, 9:22-3,29-30,39-40  
 Art. 2 — Entrée en vigueur, 9:22,30,35,40  
 Ministre, lettre, extrait, 9:35-6  
 Objectif, 9:22-3,26,28-32,34-7,40  
 Procédure, 9:42-3  
 Rapport au Sénat, sans amendement, sixième, 9:5,21,43

**Projet de loi C-6 — Loi sur la radiocommunication**

Adoption, importance, 3:27-8  
 Amendements proposés par Comité de la Chambre, 3:9-14  
 Ministre, M. Masse, déclaration, citation, 3:12-4  
 Amendements proposés par Comité du Sénat, accueil, 3:10-1  
 But, objectifs, 3:6-8,17-22; 4:7-9  
 Discussion, art. 6(1) — Règlements, 3:22  
 Dispositions, entrée en vigueur, 4:12  
 Etude  
 Article par article, 4:17  
 Procédure, 3:25-7  
 Juridiction exclusive, effets, avis juridiques, 3:8-9  
 Accord du lac Meech, 3:8-9  
 Ordre de renvoi, 3:3  
 Portée, 3:17  
 Rapport au Sénat, sans amendement, deuxième, 4:4,6,17  
 Réactions, 4:12

**Projet de loi C-40 — Loi sur la radiodiffusion**

Adoption, raisons, lettres, extraits, 10:6  
 Améliorations, 13:8,52-4  
 Besoin, raisons, 10:6-8; 14:8,10  
 Chambre des communes, comité, recommandations, 14:7-8  
 Charge de travail, 10:5  
 Discussion  
 Art. 3(1) — Politique canadienne de radiodiffusion, 11:8,13,16,49,59; 12:9,10,21,31,36,46-7; 13:7-8,10; 14:6,20  
 Art. 4(1) — Obligation de Sa Majesté, 10:9  
 Art. 7(1) — Instructions du gouverneur en conseil, 12:8; 13:8  
 Art. 8, 13:8  
 Art. 9(1) — Catégories de licences, 14:22  
 Art. 10(1) — Règlements, 13:41-2  
 Art. 11(2) — Critères, 11:70; 12:8-9  
 Art. 20, 11:58; 12:8  
 Art. 20(4) — Consultation, 11:57; 14:8  
 Art. 26, 13:8  
 Art. 28, 13:8  
 Art. 35(2) — Déclaration de principe, 11:8  
 Art. 36(5) — Prolongation de mandat, 11:7  
 Art. 45(1) — Constitution, 11:8-9; 13:9,16-7  
 Art. 46(2) — Service international, 11:7-8

**MacDonald, Hon. Finlay, Senator (Halifax), Chairman of the Committee—Cont'd****Organization meeting—Cont'd**

Expenses incurred during previous session, authority of chairman to report, 1:12

Library of Parliament, research officers, assigning, role, part in proceedings, amendments, 1:10-2

Meetings without quorum, authority to hold, receive and print evidence, 1:9

Minutes of Proceedings and Evidence, printing, 1:9

Subcommittee on Agenda and Procedure, 1:8-9

Witnesses invited to appear, reasonable travelling and living expenses paid, 1:13-4

**Stephenville inquiry, procedure, 4:7**

Translation services, 1:78

Workload, meetings, planning, 1:22-4

**MacEachern, Bill, Member, Canadian Aviation Safety Board****Bill C-2**

Discussion, 1:79-84

Statement, 1:72-5

**Mansfield, Kathleen, Student, Western Community College Small Business Entrepreneur Club****Air Canada — Stephenville Inquiry**

Discussion, 7:72-3

Statement, 7:70-2

**Marshall, Hon. Jack, Senator (Humber-St.George's-St.Barbe), Acting Chairman of the Committee (Issues 6, 7)****Air Canada — Stephenville Inquiry**

Abitibi-Price Inc., 7:21-3,26

Air Atlantic, 6:83,85-7,89-90; 7:16-7,117

Air Canada, 7:34,114-5

Air Nova, 6:61

Alternate airports, 7:87

Anti-competitive acts, 6:28-9,118-9

Atlantic Canada Opportunities Agency, 7:58

Cargo baggage capacity, 6:59,62; 7:116-7

Comer Brook, 7:116

DC-9 service, 7:82,105

Deer Lake airport, 7:67

Financial climate, 6:162

First Air, 7:129

Gander, 7:95-6

Government of Newfoundland, steps, 7:41-2

Handicapped persons, 6:122-4

Joint fare agreements, 6:20-1,29,40-1,45; 7:115,129

Letter from Jim Hodder to the Hon. John Crosbie, February 23, 1989, response, 7:18

Lobster, shipping, 6:131-2

National Transportation Act, 6:78-9

National Transportation Agency, 6:78-9

Outfitting companies, problems, 6:137-8

Passenger load factor, 7:127

Port au Port, 7:59-61

Port aux Basques, 7:68

Procedure, 6:119,128,138; 7:44,51,99-100

Regional interests, 6:55; 7:46-7

Service withdrawal, announcement, 7:38

Spat, 7:50

Stephenville airport, support installations, 7:42-3,79-81

Weather patterns, 7:90

Western Community College Small Business Entrepreneur Club, 7:72-3

**Bill C-6**

Cellular phones, 4:16

**Projet de loi C-40 — Loi sur la radiodiffusion—Suite****Discussion—Suite**

Art. 50(2) — Réunions, 10:9-10

Art. 50(3) — Présence des administrateurs, 10:9-10; 14:19

Art. 52(1) — Indépendance, 11:8

Art. 62, rapport annuel du vérificateur, 11:7

Etude article par article, documents, 10:31

Examen, procédure, échéancier, 11:45-6

Historique, 10:5; 14:5-6

Ministre, comparution, 10:8-9

Modifications, urgence, 10:24-5; 11:17; 12:29; 13:11-2,22-3

Neutralité technologique, 10:24; 11:49-50; 12:32,38-9

Objectifs, portée, 10:6-8,24-5; 11:48-9; 12:7,32; 14:8

Ordre de renvoi, 10:3

Partisans, liste, 10:6

Témoins, audition, procédure, 11:46

**Pultz, Bruce, membre, Bureau canadien de la sécurité aérienne**

Notes biographiques, 1:72,75

**Projet de loi C-2**

Discussion, 1:81,83-5

Exposé, 1:75-7

**Questions et priorités futures concernant les transports dans la région de l'Atlantique**

Transport aérien, arbitres, 7:91-3

**Racine, Paul, sous-ministre adjoint, Politique des communications, ministère des Communications**

Projet de loi C-40, discussion, 10:21-3,27-31

**Radio, Loi**

CB, licences, 10:25

Constitutionnalité, changements, effets, 3:8-9

Historique, 4:9

Modifications, absence, 3:7; 4:8

**Radiocommunication, Loi****Voir**

Projet de loi C-6

**Radiocommunications****Voir**

Communications et télécommunications

**Radiodiffusion**

Antennes paraboliques, utilisation, 12:40-1; 14:25

**Câblodiffusion**

Abonnés, liberté de choix, 12:31,34-5,38,41-2; 14:10-1,25

Droits d'auteur, redevances annuelles pour retransmettre les signaux éloignés, 12:31-2,41

«Image de parasites cupides», article dans *Marketing*, 25 juin 1990, 12:36-8

Impact, concurrence, 10:21-3

**Industrie**

Exigences imposées, effet, 12:31; 14:10-1,25

Intérêt dans une nouvelle loi, 12:30-1

**Programmes**

Droit de créer, pouvoirs du CRTC, 12:31,35-6; 13:9; 14:24

Emissions locales, 12:30; 13:9; 14:25

Nature, investissements, 12:41

Qualité, 12:39-40,42-3

Retransmission, responsabilité, 12:33,47; 14:24-6,30-1

Revenus, profits, niveau de rentabilité, 12:37

**Rôle**

Définition, dans la loi de 1968, dans la nouvelle loi, 12:46

- Marshall, Hon. Jack, Senator (Humber-St.George's-St.Barbe), Acting Chairman of the Committee (Issues 6, 7)—Cont'd**  
 Bill C-6—Cont'd  
 Marine radio, 4:13  
 Standards, substandard equipment, 4:14
- Martin, Hon. Shirley, Minister of State (Transport)**  
 Air Canada — Stephenville Inquiry  
 Discussion, 8:7-12,14-9  
 Statement, 8:5-7  
 Bill C-2  
 Discussion, 1:25-7,29-30,32-45  
 Statement, 1:24-5
- Martinson, M., Director of Accident Investigation, American Air Line Pilots' Association**  
 Gander accident, quote, 1:60
- Masse, Hon. Marcel, P.C., Minister of Communications**  
 Bill C-40  
 Discussion, 14:9-19,21-4,26-9  
 Statement, 14:5-8
- McCabe, Michael, President and CEO, Canadian Association of Broadcasters**  
 Bill C-40  
 Discussion, 12:12-29  
 Statement, 12:5-12
- McCabe, Ronald, General Counsel, Air Atlantic**  
 Air Canada — Stephenville Inquiry  
 Discussion, 6:85-95  
 Statement, 6:83-5  
 Introductory remarks, 6:81-3
- McCormack, Ross, Vice-President, Marketing, Air Canada**  
 Air Canada — Stephenville Inquiry  
 Discussion, 7:107,111-23  
 Statement, 7:99-106
- McDonald, Elizabeth, Vice-President, Television, Canadian Association of Broadcasters**  
 Bill C-40, discussion, 12:16,23-4
- McElman, Clyde, Director, Rail Freight Programs, Surface Policy and Programs, Department of Transport**  
 Bill C-5, discussion, 9:22-4,37-41
- McEwen, Michael, Executive Vice-President, Canadian Broadcasting Corporation**  
 Bill C-40, discussion, 11:12,14,19-20,22,36,38-40
- McIsaac, Ray, Chairman, Long Range Community Futures**  
 Air Canada — Stephenville Inquiry  
 Discussion, 6:152-60  
 Statement, 6:141-52
- McIsaac, Steve, Divisional Controller, Abitibi-Price Inc.**  
 Air Canada — Stephenville Inquiry  
 Discussion, 7:21-8  
 Statement, 7:19-21
- Radiodiffusion—Suite**  
 Câblodiffusion—Suite  
 Rôle—Suite  
 Importance, compréhension, 12:30-1,36-9,42; 13:9  
 Service traditionnel de base, coût, 12:31,34  
 Services spécialisés, adjonction, coûts, 12:31,34,38  
 Technologie, évolution, impact, concurrence, 12:32,39-40; 14:10-1  
 Tissu culturel, contribution, 12:30; 14:25-6  
 Contenu canadien  
 Contenu américain, choix, quantité, concurrence, 10:17; 13:7; 14:9-10  
 Diffusion, moyens, 14:24-5  
 Français, qualité, 10:17  
 Incitations à la réalisation des objectifs, 12:8-9; 13:31; 14:10-1  
 Promesses, engagements, 10:16-7  
 Publicité, impact sur qualité et quantité, 10:17-8,21  
 Quantité, qualité, statistiques, 10:17-8,21,23; 12:8; 13:7; 14:9-11  
 Culture, moyen de diffusion, 3:6-8,24-5  
 Diffuseurs éducatifs provinciaux, licence, nécessité, 10:9  
 Diffusion directe par satellite, concurrence, moyens de protection, 10:22-3; 12:32,35,38-9,42-3,58,63-4  
 Distribution en circuit fermé, réglementation, 11:49-50  
 Educative, 11:45; 12:10  
 Emissions canadiennes, création et présentation  
 Diffusion aux Etats-Unis et ailleurs, 10:23-4  
 Droit incontesté de recevoir des émissions, protection, 13:8  
 Importance, coûts, 11:66-7; 12:17  
 Radiodiffuseurs, engagements, surveillance, 10:14-7; 11:65-7  
 Rôle des composantes du système, 10:6  
 Situation, 10:14-7; 14:9  
 Emissions étrangères, coût, soumissionnaires, 12:17  
 Gouvernement, pouvoir de donner des directives, garanties, 10:25-31; 11:49,52  
 Industrie, succès, menace, 12:44; 14:22-3  
 Lois, continuité, 13:7  
 Médias, concentration de propriété, propriété mixte, 14:12-3  
 Parlement, attitude, 11:9-10,17  
 Passe-temps favori, statistiques, 14:9  
 Permis, critère du contenu canadien, 3:11-2  
 Politique  
 Besoin, 13:23  
 Nouvelle, 11:49; 14:24-5  
 Obligations imposées, effets, 12:46  
 Premier ministre, adresse à la nation, coupures publicitaires, 12:50-1  
 Privée, état, 11:44-5  
 Projet de loi  
 Impact, 12:7  
 Retour, 3:19-20  
 Publicité  
 Coût, augmentation annuelle, 12:17  
 Croissance, statistiques, 12:6-7  
 Etudes, 10:18,21  
 Marketing, budget, partage, 12:16-7  
 Réglementation, 10:23  
 Substitution simultanée, 10:23  
 Télécommande, utilisation, «zapping», résultats, 12:16  
 Québec  
 Canaux spécialisés, RDS, rentabilité, 13:40  
 Emissions pour enfants, publicité interdite, 13:40  
 Marché précaire, modification structurelle profonde, 13:30,33-8  
 Programmation locale, rentabilité, 13:39  
 Programmes, coûts, amortissement à l'extérieur, 13:30,37-9  
 Situation économique, 13:30; 14:12,27  
 Radiodiffuseurs locaux, entreprises de distribution, rôle, 12:10  
 Radiodiffuseurs privés  
 Annonces publicitaires, 10:14-6; 12:15-6  
 Auditoires, sondages, 12:11  
 CRTC, comparutions, promesses, 11:65-7; 12:18-9

**Montigny, Bernard, Secretary General, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF)**  
 Bill C-40, discussion, 13:38-9,42-4,50,54

**Morrison, Ian, Spokesperson of the Steering Committee, Friends of Canadian Broadcasting**  
 Bill C-40  
 Discussion, 13:5-6,12-29  
 Statement, 13:9-12

**National Transportation Act**

Discussion

Section 3, 6:65,67,72-3,75-6,78,96-7,104,128,132,150; 7:30,44,77; 9:14

Section 6, 9:31

Section 31, 5:35; 6:66

Section 34, 6:76,78

Section 35, 5:33-4; 6:66,76-8

Section 59, 5:33-4; 6:66,76,78,132; 8:18-9

Section 60, 6:76-7

Section 76, 5:29-31,35,41; 6:17,77

Section 77, 5:29-31,41; 6:65

Section 78, 5:29,41

Section 85, 6:67,77

Section 102(1), 5:30

Section 127, 6:73

Section 158, 9:38-9

Section 174, 9:25,33-4,38

Section 266, 5:39-40; 6:70

Section 267, 5:39; 6:70

Complaints, recourse, provisions, 6:71-9,131-3

Domestic air services, provisions, impact, document, 5:29-31

Effectiveness, review, provisions, 5:7,13-4,24; 6:70-2,79,104,132-3; 8:19; 9:14-5

Government, obeying, 6:128

Handicapped persons, provision, 6:123-4

Joint fare agreements, powers, 9:9-10

Northern regions, definition, 6:73,110

Objectives and philosophy, 5:7-11,19,21-4; 6:157-8

Purpose, 8:5-6

Railways

Provision, retroactive coming into force, 9:22,38,40-1

Sale, declaration, 9:25-6,38-41

Short-lines, amendment, 9:28-31,40-1

Regulations, reduction, results and impacts, 5:7-8; 6:24

Safety, impact of deregulation, 5:8-10

Scope, 5:14,22-3; 6:75-6; 7:33-5

Small communities, subsidies, 6:165; 8:12-3,15-6; 9:14-5

Statements of policy, letter from Mr. Crosbie, July 24, 1989, 6:150

Weaknesses, gaps, role of Committee, 6:30,78-9,97,104

**National Transportation Agency of Canada**

Air carrier, licence, approval, 5:17-8

Air transport, monitoring, 5:36-7

Atlantic Canada, contract with Atlantic Provinces Transportation Commission, 5:37

Alliance of Canadian Travel Associations, 5:37

Annual reviews, reports, 5:35-40; 6:70-1

Information collected, judgment, conclusions, 5:39-40

Commercial Travellers' Association, co-operation, 5:37

Committee

Chairman, letter, agreement, 5:32,41

Recommendations, 9:16-7

Competition, role, 5:33-5; 6:74-6,78-9; 8:13-4

Complaints

Anti-competitive acts, appeals, 6:23-4,29-31,113,116

**Radiodiffusion—Suite**

Radiodiffuseurs privés—Suite

Concurrence, 12:9

Conditions économiques, 12:6,16-7

Coûts, hausse, facteurs, 12:16-7

Emissions canadiennes, 12:18-9,25-6

Employés locaux, statistiques, 12:26

Équité en matière d'emploi, pratiques d'emploi, 12:9-10,47,55

Francophones

Problèmes, différences avec anglophones, 13:37-9; 14:10,27

Programmation, coûts, 13:36

Recettes publicitaires, part, 13:35-7,39-40

Tutelle arbitraire ou non méritée, 13:31

Incitation au rendement, incidence, 12:25,27; 13:31

Marketing, importance, 12:50-1

Objectifs, capacité de réaliser, obstacles, 12:6,13,16-7

Programmation locale, rôle, 12:11-2,19,26-7; 13:39

Publicité, part, 12:6,16-8; 13:31,36

Récession, impact, 12:7

Rentabilité, 12:6-7,18

Rôle, 12:6; 13:36,43-4,53-4

Stations fermées par Radio-Canada, occupation des marchés, 12:23

Unité nationale, promotion, responsabilité, 12:24-5

Violence à la télévision, enfants, code, 12:27-8

Radiodiffuseurs publics et privés

Conflits, toujours tranchés en faveur du secteur public, 14:20

Financement, revenus, distribution, 13:30-3

Objectifs distincts, 10:6; 11:26-8; 12:10; 13:7

Règles différentes, 13:31,33-7

Rôle, définition, 13:30

Réductions, impact sur téléthons et collectes de fonds, 13:20

Régionalisme, hostilité, 13:20

Réglementation

Augmentation, coûts afférents, 12:17

Renforcement et amélioration de l'efficacité, 11:49

Réseau, définition, contrôle, 11:52

Services de programmation complémentaires, 12:10

Services spécialisés nationaux, 12:10

Signaux codés, droit d'action civile contre le vol, 10:7; 11:49; 12:31,33,40-1

Système

Canadianisation, coût, recommandations du comité des Communes, 13:11

Emissions transmises par satellite, 11:49

Intégrité, maintien, 12:31

Intervenants, rôle, 12:10

Orientations, politiques générales, rôle du gouvernement, 10:7

Préservation, moyens, 13:7

Répercussions, 3:6

Rôle, 12:46-7

Structure, réglementation, 10:22-3

Technologies nouvelles, possibilités, adaptation, 10:7; 11:48-9; 12:45; 14:8

Télévision à haute définition, introduction, 10:27; 12:58

Télévision payante, 12:35; 14:11

Vidéo à la demande, concept, 12:32,33,35

Voir aussi

Communications et télécommunications

**Radiodiffusion, Loi**

Définitions juridiques désuètes, remplacement, 10:6-7

Efficacité, 11:48

Études, recommandations, 11:48-9

Modifications, nécessité, 12:45

Nouvelles définitions, portée, impact, 10:7

Voir aussi

Projet de loi C-40

**National Transportation Agency of Canada—Cont'd****Complaints—Cont'd**

- Examination, procedure, decisions, 5:35; 6:65-7,70-4,76-7,132-3; 8:18-9
- Letters, quotes, 6:77
- Filing, sources, 6:65-6,74-5
- Hearings, mandate, 5:33-5; 6:65-6,72; 7:30-1,33-4
- Minister, powers, 5:35
- Powers, 6:65-7,72-4,76-8
- Superior Seafoods, decision, 6:66-7
- Domestic air services, discontinuances or reductions, briefing, 5:29-31
- Joint fare agreements, 5:12-3,18,33-4; 8:14; 9:9-10
- Jurisdiction, 6:70-2,76,78-9; 9:11,13-4
- Monitoring, role, 5:17,36-40; 6:74; 7:30-1,35; 8:13-4
- Railways, transfer, 9:33-4,39
- Surveys, 5:37; 8:12,18-9

**National Transportation Safety Board Act (United States)**

- Bill C-2, similarities and differences, 1:62,81
- Burnett, Mr., position, 1:62-4,71

**Newfoundland, province**

- Air Canada, commitments, 6:148-9
- Airports
  - Gander, 7:78-80
  - Location, need for, 6:148-9; 7:30-1,78-9
- Community Futures Groups
  - Number, role, funding, 6:152-3
  - Program, 6:143-5,154
- Economic development
  - Communications and transportation systems, need for, report of the Royal Commission on Unemployment and Employment, 7:71-2
  - Co-operative approach, 6:155-6
  - History, possibilities, 6:143-9,154-6; 8:8
  - Provincial government, strategy, 6:159
- Fisheries, situation, 6:144; 9:12
- Goose Bay, NATO base, 6:154-5
- Government
  - Air Canada, meetings, objectives, 7:35-8
  - Federal government, meetings, 7:41-3
  - Representatives to Committee, 7:35-6
- Population, historical independence and self-sufficiency, threat, 6:145
- Promoting, problems, 7:75
- Southwestern region, potential, consequences, 7:44-7,71-2
- Technical Stops Program at Gander International Airport, 7:78
- Unemployment, situation, 6:144-5,154-5; 7:71-2; 9:12
- Youth, desire to stay, 7:73

**NTA***See*

National Transportation Act

**Oliver, Brian, Policy Advisor, Domestic Air Policy, Department of Transport**

Air Canada — Stephenville Inquiry, discussion, 8:10-1,13-4

**Oliver, Hon. Donald N., Senator (Nova Scotia)**

- Bill C-40
- CBC
  - Board of directors, members, 11:33
  - Mandate, visible minorities, 11:37-8

**O'Rourke, Judith, Senior Policy Analyst, Department of Transport**

Bill C-2, discussion, 2:8-10,12-6,18-9

**Radiodiffusion, Loi concernant, et modifiant certaines lois en conséquence et concernant la radiocommunication***Voir*

Projet de loi C-40

**Ramsay, Bill, député (Port-aux-Basques), Assemblée législative de Terre-Neuve**

- Air Canada — Enquête Stephenville
- Discussion, 7:68-70
- Exposé, 7:61-8

**Randall, Joseph, président, Air Nova**

- Air Canada — Enquête Stephenville
- Discussion, 6:54-62
- Exposé, 6:48-54

**Rapports au Sénat**

- Air Canada — enquête Stephenville, sans amendement, cinquième, 9:6-20
- Projet de loi C-2, sans amendement, deuxième, 2:6
- Projet de loi C-5, sans amendement, sixième, 9:21
- Projet de loi C-6, sans amendement, deuxième, 4:6

**Règlement sur les transports aériens**

Services aériens intérieurs, interruption ou réduction, avis, Art. 14(1), 5:29-30; 6:17

**Règlement sur les transporteurs aériens**

Art. 7, 5:41

**Renouf, Gary, président, Chambre de commerce de Stephenville**

- Air Canada — Enquête Stephenville
- Discussion, 6:116-9,121,124,133,136,138-9,141,161
- Exposé, 6:111-6

**Royer, Paul, conseiller supérieur, ministère des Transports**

Projet de loi C-2, discussion, 1:27-31; 2:8,10,12,15,17,19

**Scapillati, Tony, avocat, Association canadienne des radiodiffuseurs**

Projet de loi C-40, discussion, 12:20-1,27

**Sénat**

Rôle, pouvoirs, citation de Sir John A. MacDonald, 6:126-7

**Shears, Julia, présidente, Bay St. George Association of the Disabled**

- Air Canada — Enquête Stephenville
- Discussion, 6:122-4
- Exposé, 6:121-2

**Sherman, Louis, vice-président, Télécommunications, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**

Projet de loi C-40, discussion, 11:61-2,70-2

**Short, Larry, député (St. Georges), Assemblée législative de Terre-Neuve**

- Air Canada — Enquête Stephenville
- Discussion, 7:46-7
- Exposé, 7:44-6

**Shortliffe, Glen, sous-ministre, ministère des Transports**

- Air Canada — Enquête Stephenville
- Discussion, 5:9-10,12-29
- Exposé, 5:7-8
- Notes biographiques, 5:6

- Oue, Ling, Executive Director, Bay St. George Association for the Disabled**  
Air Canada — Stephenville Inquiry, discussion, 6:123
- Payne, Tom, President and C.E.O., Central Western Railway Corporation**  
Bill C-5  
Discussion, 9:26,33-4,37-8,42  
Statement, 9:24-6
- Peers, Frank, Member of the Steering Committee, Friends of Canadian Broadcasting**  
Bill C-40  
Discussion, 13:13-8,20,22-3,25,28  
Statement, 13:7-9
- Peters/Girard Commission**  
*See*  
Task Force on the Economic Status of Canadian Television
- Petten, Hon. William J., Senator (Bonavista)**  
Air Canada — Stephenville Inquiry  
Air Atlantic, 6:93-4; 7:118  
Air freight, 7:109-10  
Air Nova, 6:62  
Commodity freight rate, 6:93-4  
Fish, transportation, 7:18  
Handicapped persons, 6:124  
Joint fare agreements, 6:22  
Letter from Claude Taylor, 7:41  
Procedure, 6:112
- Pipelines**  
Commodity pipelines, definition, 1:42-3
- Poirier, Roger, Acting President and CEO, Canadian Cable Television Association**  
Bill C-40  
Discussion, 12:33-43  
Statement, 12:30-2
- Pokotylo, A.E. (Gus), Director General, Air Policy and Programs, Policy and Coordination, Department of Transport**  
Air Canada — Stephenville Inquiry, discussion, 5:12-3,18
- Port au Port, Newfoundland**  
Air transportation, need for more efficient, 7:13-5,49-51,57,59-60  
Economic development, role of marketing, 7:57-8  
Economy, situation, 7:12-3  
Fisheries, situation, 7:14-5,48-50,52-3  
Government programs, make work programs, use, 7:52-3,58-9  
History, overview, 7:48  
Lee-Hi Cement, project, 7:13-4  
Limestone quarry at Aguathuna, development, possibilities, 7:14  
Mining, development, 7:49  
Newfoundland Resources & Mining Company, projects, 7:12-3  
Population, 7:52-3  
Out-migration, 7:54  
Scallop and spat fishery  
Connors Brothers, role, 7:50,59-60  
Enhancement program, 7:50-1  
Market, expansion, potential, 7:55-8,60  
Waters, danger of pollution, 7:56-8  
Tourism, potential, 7:49  
Unemployment, rate, 7:48-9,52-3
- Simmons, Roger, député (Burin-St. Georges)**  
Air Canada — Enquête Stephenville  
Discussion, 6:105-10  
Exposé, 6:96-105
- Situation économique de la télévision canadienne, Groupe de travail**  
*Voir*  
Groupe de travail sur la situation économique de la télévision canadienne
- Smith, Gerald, Président, Port au Port Development Corporation**  
Air Canada — Enquête Stephenville  
Discussion, 7:51-5,58-61  
Exposé, 7:47-51
- Société Radio-Canada (SRC)**  
Accord du lac Meech, couverture, 11:18  
Administration  
Administrateurs, prolongation du mandat échu, 11:7  
Changements, 10:8  
Procédures, problèmes, rationalisation, 13:45-6,48-51  
Affiliés, pertes de revenus, mécanisme de compensation, 13:30  
Applebaum-Hébert, recommandation, 10:19  
Bureau de la politique et des pratiques journalistiques, 11:11  
Comité consultatif, équilibre, 13:24  
Comités permanents du conseil d'administration  
Création, but, 10:8  
Membres, pouvoirs, 10:8  
Comités permanents sur la radiodiffusion de langue française et de langue anglaise  
Composition, fonctions, 11:29; 13:17-8  
Création, conséquences, 11:8-9,28-9; 13:9,17-9; 14:14-5,26-7  
Membres, sélection, responsabilité, 11:30; 13:17-8; 14:15  
Conseil d'administration  
Membre de la Nouvelle-Ecosse, Michael Power, 11:33  
Membres, sélection, nomination, critères, 11:30; 13:16  
Président-directeur général, nomination, responsabilité, 13:8,14-5  
Responsabilités, rapport au Parlement, 10:8; 13:8; 14:18  
Réunions annuelles, minimum, 10:9-11; 14:18-20  
Services, priorité, rôle, responsabilités, 11:8-10  
Télé-conférences, 10:10-1; 14:19-20  
Conseil de presse de l'Ontario, 11:30  
Contenu canadien, objectif, 11:28  
Cotes d'écoute, participation, problèmes, 13:46-7,51  
Coupages  
Budget, nature, raisons, 10:18-20; 11:41; 12:11; 13:10-1,22-7,42  
Canadiens, rôle, 11:39  
*Cape Breton Post*, article du 22 décembre, extraits, 11:32-3  
Effectifs, 11:41; 13:28-9  
Effets, 13:10-1,23-4,28-9; 14:15-6,23-4  
Emetteurs, exploitation, 11:31-2,37  
Entretiens avec CRTC ou autres, 11:31  
Frais généraux, 11:34-5  
Gestion, rôle, 13:28-9,34-6,45,49-51  
Mandat, atteinte, poursuite par Syndicat canadien de la Fonction publique, 11:36  
Ministre, consultations, 14:16-7  
Nature, raisons, processus, 11:33-5; 13:24-6,28-9,34-5,50-1; 14:16-8  
Opinion publique, réactions, 13:26-7; 14:17-8  
Réorganisation, priorités, besoin, 13:23-6  
Secteur radio, 11:34  
CRTC, contrôle du gouvernement, position, 11:37  
Dépenses, contrôle, 11:39-40  
Difficultés, nature, 10:18-9  
Etude de marketing, fonds, intervention du premier ministre Devine, 11:37  
Evolution, besoin, 12:11

**Port au Port, Newfoundland—Cont'd**

- Youth
  - Desire to remain in area, 7:49,55
  - Future, study, 7:54-5

**Port au Port Economic Development Association**

- Air Canada — Stephenville Inquiry
  - Presentation, 7:47-51
  - Service cutbacks, position, 7:48-9
  - Stephenville airport, importance, 7:49-51
- Atlantic Canada Opportunities Agency, relations, 7:58-9
- Role, activities, 7:47-9,51

**Port aux Basques, Newfoundland**

- Air Canada, withdrawal, results, 7:61-7
- Atlas Testing Labs, 7:65,75-6
- Brief, support, 7:74
- Business ventures, new, 7:61-8
- Canadian National, employees, 7:74
- Community Diversification Fund, 7:61-4
- Community Futures Committee, 7:62
- Deer Lake airport, role, costs, 7:67,75-6
- Ferry terminus for the Marine Atlantic ferry, 7:61,68-9
- Fishery, situation, 7:64-6
- Heerema Newfoundland Fabricators, 7:62-3
- Industrial development, critical mass, 7:74-5
- King Fisheries, 7:65-6
- Onshore and offshore fabrication yard, 7:76
- Peninsula Seafoods, 7:65
- Port, development, potential, 7:68-9
- Products, shipping problems, 7:63-6,75-6
- Stephenville airport, importance, 7:63-8,75-6
- Tourism, 7:66-7,70,76-7
  - Southwest Coast Regional Tourism Plan*, study, reference, 7:66-7
- Transportation, reorganization, results, 7:61,69
- XL Helmet, company, travelling problems, 7:63-4

**Portelance, Arthur, Member, Canadian Aviation Safety Board**

- Bill C-2, statement, 1:78-9
- Biographical notes, 1:72

**Pultz, Bruce, Member, Canadian Aviation Safety Board**

- Bill C-2
  - Discussion, 1:81,83-5
  - Statement, 1:75-7
- Biographical notes, 1:72,75

**Racine, Paul, Assistant Deputy Minister, Communications Policy, Department of Communications**

- Bill C-40, discussion, 10:21-3,27-31

**Radio Act**

- CBs, licencing, 10:25
- Constitutional validity, changes, impact, 3:8-9
- History, 4:9
- Updating, lack of, 3:7; 4:8

**Radiocommunication Act**

- See*
  - Bill C-6

**Radiocommunications**

- See*
  - Communications and Telecommunications

**Société Radio-Canada (SRC)—Suite**

- Financement
  - A long terme, avantages, 13:9-10,25
  - Problèmes, 11:35-6,45
  - Revenus publicitaires, acceptation, conséquences, 13:49-50; 14:27
  - Secteur privé, concurrence, 13:30-3,51-2
  - Sources, gestion, 13:30,38,44-5,47-52
  - Téléfilm, fonds, 13:46
- Hommes politiques, opinions, 11:45
- Indépendance et impartialité politique, 13:7,17
- Installations, vente ou conversion en stations affiliées, 11:37
- Instrument de politique publique ou gouvernementale, distinction, 11:26-8
- Jeux d'hiver du Canada, diffusion, 12:61-2
- Journalistes
  - Ethique, 11:10-1,18,21-2
  - Sécurité d'emploi, politique, 11:11-2
- Licences
  - Modifications, procédure, 14:20-2
  - Renouvellements, refus par CRTC, 11:40-1
- Mandat
  - Budget de programmation, suffisant pour remplir, 13:45
  - Définition, 13:35-7,42-6,48-9; 14:14,27
  - Minorités visibles, représentativité, 11:37-9
  - Projet de loi C-40, impact, 10:7-8,13-4; 11:15-6; 12:10-1; 13:10,28; 14:14,17,27
  - Réalisation, 11:41-2; 13:10,25,45-6
- Matériel, efficacité, remplacement, 10:19-21
- Ministre des Communications, liens, 14:18
- Newsworld*
  - Câblodistributeurs, transmission, 11:36-7; 12:22,34,41-2; 13:27-8
  - Licence, distribution, coûts, 10:20
  - Publicité américaine concernant de fausses cartes de crédit, 13:19-20
- Opérations, rationalisation, économies, 10:20; 11:39-40
- Parlement, attitude, 11:9-10,17
- Personnel, paie, 10:19
- Plaintes, traitement, procédure, 11:11
- Politique commerciale, citation de Phil Lalonde, 13:50
- Pouvoir d'emprunt, autorisation, but, recommandation, 11:9,12-3
- Prépondérance sur les radiodiffuseurs privés, 14:20
- Privatisation, option, 13:49-50
- Programmation canadienne seulement, 13:31
- Programmation régionale et locale
  - Bureaux régionaux, fermeture, effets, réactions, 11:14-5,32-3; 14:23-4
  - Mandat, priorité, 10:20; 11:13-6,42-3; 12:11,26-7; 13:10-1
- Programmes, production, procédure, 11:42
- Programmes radio, commercialisation, 10:20
- Projet de loi C-40
  - Commentaires, 11:7-9
  - Urgence, 11:41
- Proposition *North Star*, 10:22
- Publicité, élimination, 13:48-51
- Québec
  - Conseil de presse, membre, 11:11,30
  - Entente d'harmonisation des politiques de radiodiffusion, 14:15
  - Nouvelles, réseau français
    - Absence, soucis, 10:29-30
    - Création, financement, 11:14-5
  - TV5, informations internationales, 10:29
- Radio, rôle local, 11:35
- Radio-Canada international, service
  - Financement, responsabilité, 11:9
  - Gouverneur en conseil, pouvoir de donner des instructions, 11:8,10
  - Journalistes, indépendance, politique, 11:10-1
  - Maintien, responsabilités financières, 11:8,10
  - Obligation d'offrir, préoccupation, 11:7-8,10
  - Priorité budgétaire, 11:35

**Railway Act**

Section 6, retroactive coming into force, 9:22-4,34-6,38-41

**Railway Act, Act to amend**

*See*  
Bill C-5

**Railways**

Canadian Atlantic Railway, 9:29  
Central Western Railway  
Activities, reporting, problems, 9:25-6,34  
Bill C-5, implication, 9:29-31,34-5,39-40  
Federal Court of Appeal, decision, 9:25-6,28,34  
Operating, 9:24-5,27,34  
Successor rights, 9:27-8  
Supreme Court, hearing, 9:29-30  
Coming into being, 9:24  
Conveyance from existing ownership to new owner  
Conditions, 9:22-4,33-4,36,39  
Declaration of Parliament, 9:22-4,26-8,33-8  
Federal government, policy, 9:31-3,36  
North-south deregulation, 9:32  
Short-lines, jurisdiction, 9:28-32,35,37  
Southern Rails Cooperative, 9:24

**Ramsay, Bill, MHA (Port aux Basques), Newfoundland House of Assembly**

Air Canada — Stephenville Inquiry  
Discussion, 7:68-70  
Statement, 7:61-8

**Randall, Joseph, President, Air Nova**

Air Canada — Stephenville Inquiry  
Discussion, 6:54-62  
Statement, 6:48-54

**Renouf, Gary, President, Stephenville Chamber of Commerce**

Air Canada — Stephenville Inquiry  
Discussion, 6:116-9,121,124,133,136,138-9,141,161  
Statement, 6:111-6

**Reports to Senate**

Air Canada — Stephenville Inquiry, without amendment, fifth, 9:6-20  
Bill C-2, without amendment, second, 2:6  
Bill C-5, without amendment, sixth, 9:21  
Bill C-6, without amendment, second, 4:6

**Royer, Paul, Senior Counsel, Department of Transport**

Bill C-2, discussion, 1:27-31; 2:8,10,12,15,17,19

**Scapillati, Tony, Legal Counsel, Canadian Association of Broadcasters**

Bill C-40, discussion, 12:20-1,27

**Senate**

Role, powers, quotation from Sir John A. MacDonald, 6:126-7

**Shears, Julia, President, Bay St. George Association of the Disabled**

Air Canada — Stephenville Inquiry  
Discussion, 6:122-4  
Statement, 6:121-2

**Société Radio-Canada (SRC)—Suite**

Radio-Canada international, service—*Suite*  
Recommandations, 11:8  
Radiodiffusion privée, état, 11:44-5  
Rapport annuel du vérificateur, 11:7  
Réalisateurs, coût, 13:33  
Rémunération, échelle, 11:43-4  
Réseau français  
Mandat, recyclage, 13:42-3  
Services français, caractère particulier, autonomie, 14:7  
Responsabilités syndicales, division, 10:19  
Ressources

Augmentation, 1984-1990, 10:19  
Recettes de publicité, 10:18; 11:34,40; 13:30-3  
Rôle, 11:6-7; 12:10-1,46,60-1; 13:43-4,48-50,52-3  
Soirée du hockey, appels d'offres, 13:38  
Sondages d'opinion, réalisation, nécessité, collaboration avec journaux, 11:19-23; 13:47

Sports, amateurs et professionnels, couverture, 12:60-1

**Stations**

Affiliées privées, membres de l'ACR, 12:11  
Fermées, espoir de réouverture pour les employés, 14:22-3  
Ouverture ou fermeture, procédure, 11:31; 14:20-2  
Sydney, réouverture ou vente, possibilité, 11:35-6  
Technologies nouvelles, utilisation, avantages, 10:20-1  
Télévision, médium régional, national et international, 11:35  
Unité nationale  
Mandat, modification, 11:23-6; 12:24-5; 14:14-5  
Suppression de l'expression, effets, 10:7-8  
Vocation culturelle, 13:30,48

**Spivak, honorable Mira, sénateur (Manitoba)**

Air Canada — Enquête Stephenville  
Agissements anti-concurrentiels, 6:30-1  
Air Canada  
Interruption de service, raisons, conséquences, 6:105; 7:39  
Subventions, 5:9  
Concurrence, 6:23-4,41-2,81  
Plaintes, procédure, 6:117-8  
Développement régional, 5:21; 6:154-5,159; 7:39-40; 8:7-8,15  
Duopole, 6:40; 7:39  
Eastern Provincial Airways, étude, 7:138  
Fret aérien, 7:123  
Office national des transports, 6:76-9; 8:12  
Passagers, nombre, 7:130  
Poisson, transport, 6:88  
Port-au-Port

Développement économique, 7:57-8  
Pétoncles, culture, 7:55-7  
Population, exode, 7:54-5  
Port-aux-Basques, 7:68-9  
Procédure, 6:112,119,138  
*Questions et priorités futures concernant les transports dans la région de l'Atlantique*, 7:92  
Réglementation, pouvoirs, limites, 5:22-3  
Sécurité, effets de la déréglementation, 5:8,10  
Services passagers et fret, 6:45-8,57-8; 7:106-9  
Système «moyeu-rayon de roue», 6:109  
Tarifs conjoints, ententes, 6:22-5,45-6; 7:120  
Transports, Loi nationale, 6:72-4,76-9; 8:18-9  
Zones désignées, 5:22; 8:15

**Projet de loi C-2**

Bureau canadien de la sécurité aérienne  
Enquêtes, retards, 1:48  
Mandat, 1:53-4  
Président, pouvoirs, 1:69,83  
Rôle, pouvoirs, 1:29

- Sherman, Louis, Vice-Chairman of Telecommunications, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission**  
 Bill C-40, discussion, 11:61-2,70-2
- Short, Larry, MHA (St. Georges), Newfoundland House of Assembly**  
 Air Canada — Stephenville Inquiry  
 Discussion, 7:46-7  
 Statement, 7:44-6
- Shortliffe, Glen, Deputy Minister, Department of Transport**  
 Air Canada — Stephenville Inquiry  
 Discussion, 5:9-10,12-29  
 Statement, 5:7-8  
 Biographical notes, 5:6
- Simmons, Roger, M.P. (Burin-St. Georges)**  
 Air Canada — Stephenville Inquiry  
 Discussion, 6:105-10  
 Statement, 6:96-105
- Smith, Gerald, President, Port au Port Development Corporation**  
 Air Canada — Stephenville Inquiry  
 Discussion, 7:51-5,58-61  
 Statement, 7:47-51
- Spivak, Hon. Mira, Senator (Manitoba)**  
 Air Canada — Stephenville Inquiry  
 Air Canada  
 Service withdrawal, reasons, consequences, 6:105; 7:39  
 Subsidies, 5:9  
 Air freight, 7:123  
 Anti-competitive acts, 6:30-1  
 Cargo and passenger service, 6:45-8,57-8; 7:106-9  
 Competition, 6:23-4,41-2,81  
 Complaints, process, 6:117-8  
 Designated areas, 5:22; 8:15  
 Duopoly, 6:40; 7:39  
 Eastern Provincial Airways, survey, 7:138  
 Fish transportation, 6:88  
*Future Issues and Priorities in Transportation in Atlantic Canada*, 7:92  
 "Hub and spoke" concept, 6:109  
 Joint fare agreements, 6:22-5,45-6; 7:120  
 National Transportation Act, 6:72-4,76-9; 8:18-9  
 National Transportation Agency, 6:76-9; 8:12  
 Passengers, numbers, 7:130  
 Port au Port  
 Economic development, 7:57-8  
 Population, out-migration, 7:54-5  
 Scallop farming, 7:55-7  
 Port aux Basques, 7:68-9  
 Procedure, 6:112,119,138  
 Regional development, 5:21; 6:154-5,159; 7:39-40; 8:7-8,15  
 Regulation, powers, limitations, 5:22-3  
 Safety, impact of deregulation, 5:8,10  
 Bill C-2  
 Canadian Aviation Safety Board  
 Chairman, powers, 1:69,83  
 Investigations, backlog, 1:48  
 Mandate, 1:53-4  
 Role, powers, 1:29  
 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board  
 Chairman, powers, 2:15-9  
 Directors of investigations, 1:69-70  
 Information, documents, availability, 2:15-6  
 Jurisdiction, 1:42-3  
 Mandate, 1:49-50,54-5
- Spivak, honorable Mira, sénateur (Manitoba)—Suite**  
 Projet de loi C-2—Suite  
 Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports  
 Directeurs des enquêtes, 1:69-70  
 Information, documents, disponibilité, 2:15-6  
 Jurisdiction, 1:42-3  
 Mandat, 1:49-50,54-5  
 Membres, 1:69-70; 2:15-9  
 Président, pouvoirs, 2:15-9  
 Sécurité, normes, examen, 1:49  
 Statut, 1:83-4; 2:18-9  
 Procédure, 1:28  
 Projet de loi C-5, 9:27,36-7  
 Projet de loi C-6  
 Accord du lac Meech, effets possibles, 3:22-3  
 Procédure, 3:13-4  
 Spectre des fréquences radio, limites, 3:23  
 Projet de loi C-40  
 Association canadienne des radiodiffuseurs, mémoire, copies, 12:13  
 Câblodiffusion, 12:37,43; 14:24  
 CRTC, processus décisionnel, 11:56  
 Diffusion directe par satellite, 12:63-4  
 Incitation au rendement, 12:25  
 Programmation locale, 12:26  
 Société Radio-Canada  
 Conseil d'administration, 13:16  
 Contenu canadien, objectif, 11:28  
 Coupures, 14:23-4  
 Programmation régionale, 11:13-6  
 Programmes radio, 11:18  
 Violence à la télévision, enfants, code, 12:27-8
- SRC**  
 Voir  
 Société Radio-Canada
- Stagg, Fred, propriétaire et partenaire, Stagg, Marks & Mills**  
 Air Canada — Enquête Stephenville  
 Discussion, 6:132-3  
 Exposé, 6:124-31  
 Mémoire, erreur, 6:127  
 Notes biographiques, 6:124
- Stein, Cecil J., gérant, Kimbar Limited**  
 Air Canada — Enquête Stephenville, exposé, 6:139-41
- Stephenville, Terre-Neuve**  
 Aéroport  
 Aéroport de dégagement pour Gander, 7:78-81,83-90,94-5,135; 8:7,16; 9:12-3  
 Goose Bay, comparaison, 7:87  
 Air Canada, passagers, statistiques, 7:103-4  
 Bâtiment polyvalent, création et construction, 7:80; 9:13  
 Budget d'exploitation et d'entretien, 5:26-7; 6:92; 7:78  
 Centre d'entretien, nouveau, construction, annonce, 7:79; 8:7; 9:13  
 Classification, désignation, 6:69,159-61; 7:32,45,95-7; 8:7; 9:12-3  
 Deer Lake, concurrence, 6:129-30,156; 7:118  
 Eastern Provincial Airways, partage des installations, 7:49,51-2  
 Employés, nombre, 7:78-9  
 Gouvernements fédéral et provincial, entente de développement, 7:43  
 Importance capitale, 6:13,69,111,157,159,161; 7:31-2,78-9  
 Installations de soutien, 7:42-3,78-82,117-8; 8:6-7,15-6; 9:12-3  
 Installations et services, réduction, 7:96-7,117,135; 8:8-9; 9:12  
 Interruption de service, conséquences, 6:92,156-7,161-2; 7:15-6, 31-2,71-2,75,81,93-5,107-8; 8:7; 9:6  
 Marchandises, capacité de transport, 5:25-6; 8:8-12,17-8; 9:10-1

**Spivak, Hon. Mira, Senator (Manitoba)—Cont'd****Bill C-2—Cont'd**

## Canadian Transportation Accident Investigation and Safety

## Board—Cont'd

Members, 1:69-70; 2:15-9

Safety standards, examination, 1:49

Status, 1:83-4; 2:18-9

## Procedure, 1:28

**Bill C-5, 9:27,36-7****Bill C-6**

Meech Lake Accord, possible impact, 3:22-3

Procedure, 3:13-4

Radio frequency spectrum, limitation, 3:23

**Bill C-40**

Cable television, 12:37,43; 14:24

Canadian Association of Broadcasters, presentation, copies, 12:13

**CBC**

Board of directors, 13:16

Canadian content, objective, 11:28

Cutbacks, 14:23-4

Radio, 11:18

Regional programming, 11:13-6

CRTC, decision-making process, 11:56

Direct international satellite distribution, 12:63-4

Local programming, 12:26

Performance incentive, 12:25

Violence in programming, children, code, 12:27-8

**Stagg, Fred, Owner/Partner, Stagg, Marks & Mills**

## Air Canada — Stephenville Inquiry

Brief, correction, 6:127

Discussion, 6:132-3

Statement, 6:124-31

## Biographical notes, 6:124

**Stein, Cecil J., General Manager, Kimbar Limited**

## Air Canada — Stephenville Inquiry, statement, 6:139-41

**Stephenville, Newfoundland****Airport**

Air Canada, passengers, statistics, 7:103-4

All-purpose building, creation and construction, 7:80; 9:13

Alternate to Gander, 7:78-81,83-90,94-5,135; 8:7,16; 9:12-3

Goose Bay, comparison, 7:87

Captive market, 6:100-1; 8:8

Cargo baggage capacity, 5:25-6; 8:8-12,17-8; 9:10-1

Cargo services, adequacy, 6:57-8; 7:107-8,135; 8:6

Classification, designation, 6:69,159-61; 7:32,45,95-7; 8:7; 9:12-3

Deer Lake, competition, 6:129-30,156; 7:118

Eastern Provincial Airways, sharing of facilities, 7:49,51-2

Employees, number, 7:78-9

Facilities, reduction, 7:96-7,117,135; 8:8-9; 9:12

Federal and provincial governments, development agreement, 7:43

Focal point, 6:13,69,111,157,159,161; 7:31-2,78-9

Maintenance and operation budget, 5:26-7; 6:92; 7:78

Maintenance facilities, new, construction, announcement, 7:79; 8:7; 9:13

Passenger traffic, 9:11

Potential, increase, measures, 7:31-2,41-3,80-1; 8:8; 9:7

Service, quality, 7:103-5; 9:15

Government assistance, request, 8:16; 9:14-5

Service withdrawal, consequences, 6:92,156-7,161-2; 7:15-6,31-2, 71-2,75,81,93-5,107-8; 8:7; 9:6

St John's, comparison, 7:87,90

Support facilities, 7:42-3,78-82,117-8; 8:6-7,15-6; 9:12-3

Transport Department, operating, procedure, 7:78

Viability, 8:16

**Stephenville, Terre-Neuve—Suite****Aéroport—Suite**

Marché captif, 6:100-1; 8:8

Potentiel, développement, mesures, 7:31-2,41-3,80-1; 8:8; 9:7

Rentabilité, 8:16

Saint John's, comparaison, 7:87,90

Service, qualité, 7:103-5; 9:15

Aide gouvernementale, demande, 8:16; 9:14-5

Service de fret, suffisance, 6:57-8; 7:107-8,135; 8:6

Trafic-passagers, 9:11

Transports, ministère, exploitation, procédure, 7:78

Base militaire américaine, impact, 7:48; 9:6-7

Centre régional de formation des pompiers, 7:83

Comité du Sénat, rôle, conclusions, 7:32

Conséquences économiques régionales, 9:12

**Croissance économique**

Entreprises, développement, besoin, 7:71-2

Potentiel, 6:105-6,110-1,161; 7:114; 8:8,10-1

Ecole des pompiers du ministre des Transports (région Atlantique), transfert, 6:69

Enquête, examen par Comité, 4:4-5,7

Ile-du-Prince-Edouard, comparaison, 7:53-4

Profil historique, 9:6-7

Programme TOPS (Escale des courriers trans-océaniques), 6:68-9,80; 7:16,78,82-6; 9:6,12-3

Avions de plus petite taille, 7:136-7

Situation géographique, 6:13,69,131,163; 8:17

*Voir aussi*

Air Canada — Enquête Stephenville

**Stephenville Transportation Commission**

Air Canada — Enquête Stephenville, mémoire, annexes, 7:133-8

**Stevenson, R. Ross, membre, Bureau canadien de la sécurité aérienne**

## Projet de loi C-2

Discussion, 1:58,64-8,70-1

Exposé, 1:59-60

**Stewart, honorable John B., sénateur (Antigonish-Guysborough)**

## Air Canada — Enquête Stephenville

Concurrence, 5:23-5

Équipement au sol, 8:9-10

Gouvernement, politique, conformité, 5:13

Office national des transports, 5:38-41

Procédure, 5:29,32

Services aériens intérieurs, interruption ou réduction, 5:31-2

Transport aérien, subventions, 5:15

## Projet de loi C-2

Accident aéronautique, 1:25-6,30

Bureau canadien de la sécurité aérienne

Motifs raisonnables, 1:26-9; 2:11-2

Pouvoirs, 1:26-7,30-1

Bureau canadien de la sécurité aérienne, Loi, 1:26,30

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports

Enquêtes, déclenchement, règles, 1:33-4

Expertise, 1:34-6,46-8

Fonctionnement, examen complet, 1:45

Membres, 1:32-3,46-8

**Rapports**

Destinataires, 1:45

Renvoi en comité, procédure, 2:12-3

Stabilité, 1:39-41

"Chairperson", définition, 1:42

Delta Airlines, incident, 1:30-1

Engin à portance dynamique, 1:29

Etude article par article, 2:19

**Stephenville, Newfoundland—Cont'd**

- American military base, impact, 7:48; 9:6-7
- Economic growth
  - Business ventures, need for, 7:71-2
  - Potential, 6:105-6, 110-1, 162; 7:114; 8:8, 10-1
- Historical profile, 9:6-7
- Inquiry, examination by Committee, 4:4-5, 7
- Location, 6:13, 69, 131, 163; 8:17
- Minister of Transport (Atlantic) Firefighting School, transfer, 6:69
- Prince Edward Island, comparison, 7:53-4
- Regional economic effects, 9:12
- Regional Firefighting School, 7:83
- Senate committee, role, findings, 7:32
- TOPS (Trans-Oceanic Plane Stop) program, 6:68-9, 80; 7:16, 78, 82-6; 9:6, 12-3
- Smaller aircraft, 7:136-7
- See also*
  - Air Canada — Stephenville Inquiry

**Stephenville Transportation Commission**

- Air Canada — Stephenville Inquiry, brief, appendix, 7:133-8

**Stevenson, R. Ross, Member, Canadian Aviation Safety Board**

- Bill C-2
  - Discussion, 1:58, 64-8, 70-1
  - Statement, 1:59-60

**Stewart, Hon. John B., Senator (Antigonish-Guysborough)**

- Air Canada — Stephenville Inquiry
  - Air transport, subsidies, 5:15
  - Competition, 5:23-5
  - Domestic air services, discontinuances or reductions, 5:31-2
  - Government, policy, consistent, 5:13
  - Ground equipment, 8:9-10
  - National Transportation Agency, 5:38-41
  - Procedure, 5:29, 32
- Bill C-2
  - Aviation occurrence, 1:25, 30
  - Canadian Aviation Safety Board
    - Powers, 1:26-7, 30-1
    - Reasonable grounds, 1:26-9; 2:11-2
  - Canadian Aviation Safety Board Act, 1:26, 30
  - Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
    - Continuity, 1:39-41
    - Expertise, 1:34-6, 46-8
    - Investigations, setting in motion, policy, 1:33-4
    - Members, 1:32-3, 46-8
    - Operation, comprehensive review, 1:45
    - Reports
      - Addressees, 1:45
      - Reference to committee, procedure, 2:12-3
    - "Chairperson", definition, 1:42
    - Clause by clause examination, 2:19
    - Delta Airlines incident, 1:30-1
    - Dynamically supported craft, 1:29
    - Procedure, 1:39, 46
    - Royal Recommendation, 1:36-7; 2:14-5
    - Sea areas, definition, 1:31-2
  - Bill C-5, 9:22-4, 26-7, 31, 34-5, 37-8, 40-1, 43
  - Bill C-6
    - Canadian ownership content, 3:15-7
    - Changes, constitutional validity, 3:8-9
    - Constitutional jurisdiction, 4:9, 17
    - Marine radio, 4:10-2
    - Radio Act, 4:9
    - Reactions, 4:12
    - Regulations, discretionary powers, 3:20, 22

**Stewart, honorable John B., sénateur (Antigonish-Guysborough)—Suite**

- Projet de loi C-2—*Suite*
  - Procédure, 1:39, 46
  - Recommandation royale, 1:36-7; 2:14-5
  - Régions maritimes, définition, 1:31-2
- Projet de loi C-5, 9:22-4, 26-7, 31, 34-5, 37-8, 40-1, 43
- Projet de loi C-6
  - Changements, constitutionnalité, 3:8-9
  - Compétence constitutionnelle, 4:9, 17
  - Normes, infractions, plaintes, 4:9-10
  - Participation canadienne, taux, 3:15-7
  - Radio, Loi, 4:9
  - Radiocommunications maritimes, 4:10-2
  - Réactions, 4:12
  - Règlements, pouvoirs discrétionnaires, 3:20, 22
- Projet de loi C-40
  - CRTC
    - Mémoire, 11:51-2, 73
    - Processus décisionnel, 11:54, 63
  - Gouvernement, pouvoir de donner des directives, 11:60-1; 14:27-8
  - Procédure, 11:46-7; 14:29
  - Publicité, 10:16
  - Radiodiffuseurs publics et privés, distinction, 11:26-8
  - Réseau éducatif pan-canadien, 11:68
  - Société Radio-Canada
    - Conseil d'administration, réunions, 10:10-1
  - Journalistes
    - Ethique, 11:10-1
    - Sécurité d'emploi, 11:11-2
  - Matériel, 10:20
  - Parlement, attitude, 11:9
  - Pouvoir d'emprunt, 11:12-3
  - Radio-Canada international, service, 11:10
  - Services en langue française, autonomie, 14:26
  - Sondages, 11:22
- Réunion d'organisation
  - Bibliothèque du Parlement, attachés de recherche, affectation, rôle, participation aux délibérations, amendements, 1:10-1
  - Budget, adoption et soumission au Comité de la Régie interne, des budgets et de l'administration, 1:14-5, 17-8, 20-1
  - Dépenses engagées durant la dernière session, autorisation du président à présenter un relevé, 1:12
  - Réunions sans quorum, autorisation de tenir, entendre les témoignages et publier, 1:9
  - Sous-comité du programme et de la procédure, 1:9
  - Témoins invités à comparaître, frais de voyage et de séjour, indemnité raisonnable, 1:13-4

**Stollery, honorable Peter Allan, sénateur (Bloor and Yonge)**

- Air Canada — Enquête Stephenville
  - Abitibi-Price Inc., 7:24
  - Air Atlantic, 6:89-90
  - Air Canada, service, 5:10; 6:158
  - Air Nova, 6:55, 57-8
  - Collusion, 5:18-9
  - Duopole, 6:46
  - Exigences légales, 6:21
  - Fret aérien, capacité, 7:109; 8:10-2, 18
  - Gouvernement de Terre-Neuve, représentants, 7:36
  - Office national des transports, 6:78
  - Passagers, nombre, 7:132-3
  - Problème, nature, 5:12; 8:17
  - Région de l'Atlantique, vols desservant, 8:14-5
  - Stephenville, aéroport de dégagement pour Gander, 7:86
  - Transports, Loi nationale, 6:30, 46, 75-6, 78, 157-8; 8:17
  - Transports, ministère, opinion des fonctionnaires, 5:11

**Stewart, Hon. John B., Senator (Antigonish-Guysborough)—Cont'd****Bill C-6—Cont'd**

Standards, complaints, 4:9-10

**Bill C-40****CBC**

Board of directors, meetings, 10:10-1

Borrowing authority, 11:12-3

CBC international service, 11:10

French language services, autonomy, 14:26

Hardware, 10:20

Journalists

Ethics, 11:10

Job security, 11:11-2

Parliament, attitude, 11:9

Polling, 11:22

Commercials, 10:16

**CRTC**

Decision-making process, 11:54,63

Submission, 11:51-2,73

Government, power of direction, 11:60-1; 14:27-8

Pan-Canadian educational television network, 11:68

Procedure, 11:46-7; 14:29

Public and private broadcasting, distinction, 11:26-8

**Organization meeting**

Budget, adoption and submission to Committee on Internal Economy, Budgets and Administration, 1:14-5,17-8,20-1

Expenses incurred during previous session, authority of chairman to report, 1:12

Library of Parliament, research officers, assigning, role, part in proceedings, amendments, 1:10-1

Meetings without quorum, authority to hold, receive and print evidence, 1:9

Subcommittee on Agenda and Procedure, 1:9

Witnesses invited to appear, reasonable travelling and living expenses paid, 1:13-4

**Stollery, Hon. Peter Allan, Senator (Bloor and Yonge)****Air Canada — Stephenville Inquiry**

Abitibi-Price Inc., 7:24

Air Atlantic, 6:89-90

Air Canada, service, 5:10; 6:158

Air freight, capacity, 7:109; 8:10-2,18

Air Nova, 6:55,57-8

Atlantic region, flights serving, 8:14-5

Collusion, 5:18-9

Duopoly, 6:46

Government of Newfoundland, representatives, 7:36

Legal requirements, 6:21

National Transportation Act, 6:30,46,75-6,78,157-8; 8:17

National Transportation Agency, 6:78

Passengers, numbers, 7:132-3

Problem, nature, 5:12; 8:17

Stephenville, alternate to Gander, 7:86

Transport Department, opinion of officials, 5:11

**Bill C-2**

Aircraft, definition, 1:38-9

Canadian Aviation Safety Board, members, appointment, 1:58,66-7

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board

American board, members, 1:42

Continuity, 1:39,41

Directors of investigations, 1:64-5,71

Members, appointment, 1:66-7,82

Operation, comprehensive review, provision, 1:37

Organization, levels, 1:63

Technical assistance, hiring, 1:38

Workload, 1:82

"Chairperson", definition, 1:41-2

**Stollery, honorable Peter Allan, sénateur (Bloor and Yonge)—Suite****Projet de loi C-2**

Aéronef, définition, 1:38-9

Aéroport international Pearson, accidents et incidents, statistiques, 1:50-1

Bureau canadien de la sécurité aérienne, membres, nominations, 1:58,66-7

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports

Bureau américain, membres, 1:42

Charge de travail, 1:82

Directeurs des enquêtes, 1:64-5,71

Experts et spécialistes, embauche, 1:38

Fonctionnement, examen complet, dispositions, 1:37

Membres, nominations, 1:66-7,82

Organisation, niveaux, 1:63

Stabilité, 1:39,41

"Chairperson", définition, 1:41-2

Projet de loi C-40, documents, 14:29

Traduction, service, 1:81-2

**Télégraphie sans fil, Acte, 4:9****Terre-Neuve, province****Aéroports**

Emplacement, nécessité, 6:148-9; 7:30-1,78-9

Gander, 7:78-80

Air Canada, engagements, 6:148-9

Chômage, situation, 6:144-5,154-5; 7:71-2; 9:12

Développement économique

Approche coopérative, 6:155-6

Gouvernement provincial, approche, 6:159

Histoire, potentiel, 6:143-9,154-6; 8:8

Réseau de communications et de transport, besoin, rapport de la Commission royale d'enquête sur le chômage et l'emploi, 7:71-2

Goose Bay, base de l'OTAN, 6:154-5

**Gouvernement**

Air Canada, démarches auprès, rencontres, objectifs, 7:35-8

Gouvernement fédéral, rencontres, 7:41-3

Représentants auprès du Comité, 7:35-6

Groupes de développement des collectivités

Nombre, rôle, financement, 6:152-3

Programme, 6:143-5,154

Jeunes, désir de rester, 7:73

Pêches, situation, 6:144; 9:12

Population, autonomie et autosuffisance, menaces, 6:145

Programme des escales techniques à l'aéroport international de Gander, 7:78

Promotion, problèmes, 7:75

Région du sud-ouest, potentiel, conséquences, 7:44-7,71-2

**Thompson, David, conseiller juridique, Ville de Stephenville**

Air Canada — Enquête Stephenville

Discussion, 6:72-81; 7:138-9

Exposé, 6:63-71

Notes biographiques, 6:63

**Thompson, Keith, directeur exécutif, Office national des transports du Canada**

Air Canada — Enquête Stephenville, discussion, 8:19

**Stollery, Hon. Peter Allan, Senator (Bloor and Yonge)—Cont'd**  
 Bill C-2—Cont'd

Pearson International Airport, accidents and incidents, statistics, 1:50-1  
 Bill C-40, documents, 14:29  
 Translation services, 1:81-2

**Supreme Court of Canada**

Short-line railways, successor rights, 9:29-31,34,41-2

**Task Force on the Economic Status of Canadian Television (Peters/Girard)**

Creation, 11:64  
 Mandate, report, 10:18,21,31; 13:42-3  
 Members, 10:30-1  
 Recommendations, implementation, 11:64-5; 13:42-4; 14:7

**Thompson, David, Legal Counsel, Town of Stephenville**

Air Canada — Stephenville Inquiry  
 Discussion, 6:72-81; 7:138-9  
 Statement, 6:63-71  
 Biographical notes, 6:63

**Thompson, Keith, Executive Director, National Transportation Agency of Canada**

Air Canada — Stephenville Inquiry, discussion, 8:19

**Thomson, Jay, Director, Government Relations, Canadian Cable Television Association**

Bill C-40, discussion, 12:33,36-7,39-41

**Thorneycroft, K.J., Chairman, Canadian Aviation Safety Board**

Bill C-2, discussion, 1:30-1,46-56

**Thurston, F., Member, Canadian Aviation Safety Board**

Bill C-2, statement, 1:77-8  
 Biographical notes, 1:72

**TOPS Program**

*See*  
 Stephenville, Newfoundland — TOPS program

**Trans-Oceanic Plane Stop**

*See*  
 Stephenville, Newfoundland — TOPS program

**Transport and Communications, Standing Senate Committee**

Administrative assistant, need for, role, 1:14-22  
 Bill C-2  
 Examination  
 Clause by clause, 2:19-21  
 Procedure, 1:22  
 Hearings, June 26, 1989, looking into possibility by Clerk and report to Chairman, 1:6  
 Major issues raised in the House of Commons, summary by Mr. Christopher, 1:6  
 Meetings in camera, 1:6,7,85  
 Particular witnesses, hearing, option, 1:6; 2:7  
 Procedure, 1:45-6  
 Second reading, possibility of having the Liberal respondent ready to speak the same day as the motion for second reading if Senate not sitting in July, 1:6  
 Bill C-6, examination, procedure, 3:25-7; 4:7  
 "Chairperson", propriety of use in legislation, written answer requested by Senator Stollery, 1:7

**Thomson, Jay, directeur, Relations avec le gouvernement, Association canadienne de télévision par câble**

Projet de loi C-40, discussion, 12:33,36-7,39-41

**Thorneycroft, K.J., président, Bureau canadien de la sécurité aérienne**

Projet de loi C-2, discussion, 1:30-1,46-56

**Thurston, F., membre, Bureau canadien de la sécurité aérienne**

Notes biographiques, 1:72  
 Projet de loi C-2, exposé, 1:77-8

**TOPS, programme**

*Voir*  
 Stephenville, Terre-Neuve — Programme TOPS

**Transport aérien**

Aéroport international Pearson  
 Accidents et incidents, statistiques, 1:50-1  
 Aérogare III, ouverture, 5:27  
 Encombrement, causes, solutions, 5:8-10,19-20,27-9  
 Sécurité, 5:27-9  
 Canada atlantique, service, qualité, 6:49-52,60,83-4; 7:106-8  
 Changements, évolution, 7:100-1  
 Coefficient de charge, 7:106  
 Communautés, petites et isolées  
 Besoins, protection, 6:165; 7:31,107  
 Services essentiels, assistance financière directe ou indirecte, 8:6  
 Concurrence  
 Jeu des forces du marché, 5:23-5; 6:23-4,41-2,81,157-9; 7:39  
 Politiques nationales, 6:113-4,118-9  
 Déréglementation  
 Comité, rôle, 7:93  
 Effets, 6:26,40-1,64-5,70-1,84,97-9,111,118,142,147,150,164-5; 7:31,46; 8:5  
 Régions rurales, 7:31,34,39-40,46,77,92-3; 8:13-5,19  
 Encombrement, résultat, 5:20  
 États-Unis, mise en question, 5:20-1  
 Mouvements d'aéronefs et de passagers, accélération, 5:20  
 Réforme de la réglementation économique, 5:23; 8:5; 9:6-8,14-6  
 Sécurité, effets, inquiétudes, 1:44-5; 5:20-1; 6:97-9,150  
 Développement régional, rôle, 5:21; 6:142-3,146-9; 7:30,32-4, 39-40,44-7,107; 8:12,15-6  
 Duopole  
 Définition, 6:46  
 Effets, 5:24,38-9; 6:40-1,43,64-5,103-4,114,128-9; 7:39,91-2; 9:8  
 Gouvernement  
 Politiques, 6:75-6,104; 7:33,40; 8:12  
 Pouvoirs, 6:166  
 Programme de développement des collectivités, fonds pour fournir service aérien, 7:46-7  
 Subventions, recouvrement, 5:14-5  
 États-Unis, situation, 5:15  
 Guide officiel des compagnies aériennes, 5:36  
 Hunter, Lawson A.W., témoignage, extraits, 7:39  
 Industrie, rentabilité, 7:126  
 Licences d'exploitation, procédure d'octroi, critères, restrictions, 5:23  
 Marchandises, capacité de transport, 5:25-6; 6:99; 7:106-10  
 Nouvelle loi, objectifs et esprit, 5:7-11,19,21-4; 6:46  
 Passagers, volume, Plan de règlement bancaire, 7:121-2  
 Personnes handicapées, besoins spéciaux, reconnaissance, 6:121-4; 7:122  
 Politiques internationales, élaboration, négociations, 5:21-2  
 Privatisation, effets, 5:21-4  
 Rationalisation, définition, 6:28  
 Réglementation, pouvoirs, étendue, 5:22-3  
 Réseau, efficacité, 7:32  
 Réservations, système informatisé, problèmes de concurrence, 6:68

**Transport and Communications, Standing Senate Committee—*Cont'd***

Meetings  
In camera, 2:4,21; 4:4,17; 5:4,5,42; 8:4,18-9; 9:4  
Schedule, 1:23

Membership, list, changes, 1:2; 4:2; 5:2; 6:2; 7:2; 8:2; 9:2; 10:2; 11:2

Motions and agreements  
Accounts payable, signing authority for certifying, delegation; carried, 1:5,13

Adjournment to the call of the Chair, carried, 3:4

Air Transport Association of Canada, brief, printed as appendix, 2:4

Bill C-2  
Clause 1; carried, 2:4,20-1  
Clauses 2 to 64, concurrence; carried, 2:4,20-1  
Schedule, concurrence; carried, 2:4,21  
Title; carried, 2:4,20-1

Bill C-5  
Clauses 1 and 2, resolved in the affirmative on division, 9:5,43

Bill C-6  
Clauses 1 and 2, concurrence; carried, 4:4,17  
Clauses 3 to 16, concurrence; carried, 4:4,17

Briefs received, tabled with the Clerk; carried, 6:112

Budget, adoption and submission to Committee on Internal Economy, Budgets and Administration; carried, 1:5,14-22

Canadian Air Line Pilots Association, brief, printed as appendix, 2:4

Chairman, Senator MacDonald, election; carried, 1:4,8

Correspondence between First Air and Air Canada regarding joint fare agreements and First Air and Canadian Airlines (TPT-1), deposit as exhibit, 6:4

Counsel and technical, clerical and other personnel necessary, seeking authority from Senate to engage services; carried, 1:5,14-22

Deputy chairman, Senator Davey, election; carried, 1:4,8

Edwards, Jim, invitation to testify if Bill C-6 is deferred, 2:4

Expenses incurred during previous session, authority of chairman to report; carried, 1:5,12-3

Hunter, Lawson A. W., brief, printed as appendix (A), 6:6,116

Library of Parliament, research officers, assigning, role, part in proceedings, 1:4-5,10-2

Amendment, Senator Bonnell; carried, 1:5,10-1

Amendment, Senator Leblanc; carried, 1:5,10-2

Meeting, June 27, 1989, 1:7

Meetings without quorum, authority to hold, receive and print evidence; carried, 1:4,9

Minutes of Proceedings and Evidence, printing; carried, 1:4,9

Renouf, Gary, briefs (TPT-2, TPT-3), deposit as exhibit, 6:6

Subcommittee on Agenda and Procedure, membership, quorum; carried, 1:4,8-9

Witnesses, Chairman to make final decision, 1:7

Witnesses invited to appear, reasonable travelling and living expenses paid; carried, 1:5,13-4

Orders of reference  
Air Canada — Stephenville Inquiry, 5:3  
Bill C-2, 1:3  
Bill C-5, 9:3  
Bill C-6, 3:3  
Bill C-40, 10:3

Procedure, 1:19-22

Reports to Senate  
Air Canada — Stephenville Inquiry, without amendment, fifth, 8:4; 9:6-20  
Bill C-2, without amendment, second, 2:4,6,21  
Bill C-5, without amendment, sixth, 9:5,21,43  
Bill C-6, without amendment, second, 4:4,6,17

Stephenville inquiry, 4:4-5,7; 5:6  
Budget, 5:4  
Committee, travel arrangements, 5:4  
Documents, briefs and correspondence tabled, 7:138-9  
Mandate, 5:6

## **Transport aérien—*Suite***

Service d'avions à réaction, avenir, 5:16-7

Services aériens intérieurs  
Interruption ou réduction  
Air Canada, lettres d'avis, 6:17-9  
Ancienne et nouvelle loi, exigences, différences, 6:21  
Concurrence, Loi, dispositions, 6:23  
Destinataires désignés par règlement, avis, exigences, 5:30-3,41; 6:17-8,21,71-2,97,149-50  
Economie, conséquences, 7:12,39-40  
Exposé, 5:29-31  
Loi, Règlements, dispositions, effets, 5:29-30,38,41; 6:71-2,97  
Plaintes contre un licencié, recours, 5:30-1; 6:72  
Service de jet, nécessité, 6:69; 7:81-2  
Tarifs intérieurs, 5:33

Services de marchandises, surveillance, 5:17

Surveillance, activités, aperçu, 5:36-7

Système de réglementation, équilibre des pouvoirs, 6:142

Système «moyeu-rayon de roue», 5:8,12,16-8,25,38; 6:108-10; 9:8,11

Tarifs conjoints, ententes  
But, objectifs, 6:40-1,104-5,165; 7:102-3,112,118-20  
Concurrence, 6:42-4; 7:120  
Consommateurs et des Sociétés, ministère, enquête, 6:16-7,19-20  
Définition, 5:12-3  
Imposition, effets, 8:6  
Montant, contrôle, 5:33; 6:43  
Normes, 6:56-7  
Règlements, besoin, 6:110  
Transporteurs, accords, 7:100-1  
Transporteurs régionaux, part du marché, monopoles, 5:24-5  
Transports, ministère, rôle, 6:165; 8:13-6

Zones désignées  
Définition, 6:110; 9:7  
Réglementation, 5:22; 8:6; 9:7,14  
Subventions, 8:12-3,16-7; 9:14-5

## **Transport du grain de l'Ouest, Loi**

Grain, transport, contrats, coûts, 9:25

## **Transports**

Bureau indépendant d'enquête sur les accidents des transports, création et pouvoirs, proposition, 1:56-7

Changements, nature, portée, 5:8

Industrie, projet de loi C-2, entretiens, 1:25

Politique, résultats, 5:11

Surveillance, responsabilité, 5:17

## **Transports, Loi nationale**

But, 8:5-6

Chemins de fer  
Disposition, effet rétroactif, 9:22,38,40-1  
Sur courte distance, amendement, 9:28-31,40-1  
Vente, déclaration, 9:25-6,38-41

Discussion  
Art. 3, 6:65,67,72-3,75-6,78,96-7,104,128,132,150; 7:30,44,77; 9:14  
Art. 6, 9:31  
Art. 31, 5:35; 6:66  
Art. 34, 6:76,78  
Art. 35, 5:33-4; 6:66,76-8  
Art. 59, 5:33-4; 6:66,76,78,132; 8:18-9  
Art. 60, 6:76-7  
Art. 76, 5:29-31,35,41; 6:17,77  
Art. 77, 5:29-31,41; 6:65  
Art. 78, 5:29,41  
Art. 85, 6:67,77  
Art. 102(1), 5:30  
Art. 127, 6:73

**Transport and Communications, Standing Senate Committee—Cont'd****Stephenville inquiry—Cont'd**

- Report
  - Adopted, agreed, 9:4
  - Amendments, staff directed to make, for consideration at future date, 9:4
  - Draft, staff ordered to draft, to be examined at later date, 8:4
  - Report to Senate, Chairman authorized to, agreed, 9:4
- Witnesses, invitation, 5:4
- Translation services, 1:78,81-2
- Workload
  - Forecast, 1:22-4
  - Future, 2:4

**Transport Department**

- Airport operations and system, management, periodic reviews, 7:81, 86-9
- Airports Group, Stephenville, position, 7:78-9
- Investigations, deficiencies, 1:57-8
- Role, 5:11-2; 6:165; 8:13-5
- Witnesses, protection, letter from Barb Butler, quote, 2:10; 2A:2-3

**Transportation**

- Changes, nature, scope, 5:8
- Independent transportation accident investigation board, creation, powers, proposal, 1:56-7
- Industry, Bill C-2, discussion and consultation, 1:25
- Monitoring, responsibility, 5:17
- Policy, results, 5:11

**Turner, Hon. Charles Robert, Senator (London)**

- Bill C-2
  - Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Jurisdiction, 1:43
  - Members, competence, 1:44
  - Witnesses, protection, 2:7-11
- Bill C-6, railways, 4:13

**Veilleux, Gérald, President and CEO, Canadian Broadcasting Corporation**

- Bill C-40
  - Discussion, 11:9-13,15,18,23-4,28-37,39-41,43,46
  - Statement, 11:7-9

**Walsh, Kevin, Mayor, Town of Stephenville**

- Air Canada — Stephenville Inquiry, discussion, 6:63
- Introductory remarks, 6:13-4

**Watson, Patrick, Chairman-designate, Canadian Broadcasting Corporation**

- Bill C-40
  - Discussion, 11:9-10,17,21-2,24-8,30-1,41-5
  - Statement, 11:6-7

**Wellon, Randell G., Customer Service Manager, Air Atlantic**

- Air Canada — Stephenville Inquiry, discussion, 6:82,85,89,94-5
- Biographical notes, 6:82

**Western Community College Small Business Entrepreneur Club**

- Air Canada — Stephenville Inquiry
  - Air Canada, Chairman of the Board, meeting, 7:72
  - Position, 7:70-3

**Western Grain Transportation Act**

- Grain, transportation, contracts, costs, 9:25

**Transports, Loi nationale—Suite****Discussion—Suite**

- Art. 158, 9:38-9
- Art. 174, 9:25,33-4,38
- Art. 266, 5:39-40; 6:70
- Art. 267, 5:39; 6:70
- Efficacité, examen, dispositions, 5:7,13-4,24; 6:70-2,79,104,132-3; 8:19; 9:14-5
- Enoncés de politique, lettre de M. Crosbie, 24 juillet 1989, 6:150
- Gouvernement, obéissance, 6:128
- Lacunes, faiblesses, rôle du Comité, 6:30,78-9,97,104
- Objectifs et esprit, 5:7-11,19,21-4; 6:157-8
- Personnes handicapées, dispositions, 6:123-4
- Petites communautés, subventions, 6:165; 8:12-3,15-6; 9:14-5
- Plaintes, recours, dispositions, 6:71-9,131-3
- Portée, 5:14,22-3; 6:75-6; 7:33-5
- Régions éloignées, définition, 6:73,110
- Réglementation, réductions, effets et conséquences, 5:7-8; 6:24
- Sécurité, effets de la déréglementation, 5:8-10
- Services aériens intérieurs, dispositions, effets, document, 5:29-31
- Tarifs conjoints, ententes, pouvoirs, 9:9-10

**Transports, ministère**

- Enquêtes, lacunes, 1:57-8
- Groupe de gestion des aéroports, Stephenville, position, 7:78-9
- Rôle, 5:11-2; 6:165; 8:13-5
- Système et opérations aéroportuaires, gestion, examens périodiques, 7:81,86-9
- Témoins, protection, lettre de Barb Butler, citations, 2:10; 2A:2-3

**Transports et des communications, Comité sénatorial permanent**

- Adjoint administratif, besoin, rôle, 1:14-22
- «Chairperson», utilisation dans la version anglaise de la loi, à-propos, réponse écrite demandée par le sénateur Stollery, 1:7
- Membres, liste, modifications, 1:2; 4:2; 5:2; 6:2; 7:2; 8:2; 9:2; 10:2; 11:2
- Motions et conventions
  - Association canadienne des pilotes de ligne, mémoire, impression en annexe, 2:4
  - Association du transport aérien du Canada, mémoire, impression en annexe, 2:4
  - Bibliothèque du Parlement, attachés de recherche, affectation, rôle, participation aux délibérations, 1:4-5,10-2
  - Amendement, sénateur Bonnell; adoptée, 1:5,10-1
  - Amendement, sénateur Leblanc; adoptée, 1:5,10-2
  - Budget, adoption et soumission au Comité de la Régie interne, des budgets et de l'administration; adoptée, 1:5,14-22
  - Comptes à payer, autorisation de signer pour certifier, délégation; adoptée, 1:5,13
  - Conseillers et spécialistes, personnel de bureau et autre personnel nécessaire, autorisation de retenir les services, demande au Sénat; adoptée, 1:5,14-22
  - Correspondance entre First Air et Air Canada concernant les accords de tarifs passagers collectifs, et entre First Air et Canadian Airlines (TPT-1), dépôt comme pièce des délibérations, 6:4
  - Dépenses engagées durant la dernière session, autorisation du président à présenter un relevé; adoptée, 1:5,12-3
  - Edwards, Jim, invitation à témoigner si le projet de loi C-6 est déferé, 2:4
  - Hunter, Lawson A. W., mémoire, imprimé en annexe (A), 6:6,116
  - Mémoires reçus, dépôt auprès du greffier; adoptée, 6:112
  - Président, sénateur MacDonald, élection; adoptée, 1:4,8
  - Procès-verbaux et témoignages, impression; adoptée, 1:4,9

**Wireless Telegraphy Act, 4:9**

See page 47 for lists of appendices, documents and witnesses.

**Transports et des communications, Comité sénatorial permanent**  
*—Suite***Motions et conventions—Suite****Projet de loi C-2**

Annexe, adoption; adoptée, 2:4,21

Art. 1; adoptée, 2:4,20-1

Art. 2 à 64, adoption; adoptée, 2:4,20-1

Titre; adoptée, 2:4,20-1

Projet de loi C-5, art. 1 et 2, adoptés avec dissidence, 9:5,43

**Projet de loi C-6**

Art. 1 et 2, adoption; adoptée, 4:4,17

Art. 3 à 16, adoption; adoptée, 4:4,17

Renouf, Gary, mémoires (TPT-2, TPT-3), dépôt comme pièce des dé-  
libérations, 6:6

Réunion, 27 juin 1989, 1:7

Réunions sans quorum, autorisation de tenir, entendre les témoi-  
gnages et publier; adoptée, 1:4,9

Sous-comité du programme et de la procédure, composition, quorum;  
adoptée, 1:4,8-9

Suspension des travaux jusqu'à nouvelle convocation du président;  
adoptée, 3:4

Témoins, président prendra la décision finale, 1:7

Témoins invités à comparaître, frais de voyage et de séjour, indem-  
nité raisonnable; adoptée, 1:5,13-4

Vice-président, sénateur Davey, élection; adoptée, 1:4,8

**Ordres de renvoi**

Air Canada — Enquête Stephenville, 5:3

Projet de loi C-2, 1:3

Projet de loi C-5, 9:3

Projet de loi C-6, 3:3

Projet de loi C-40, 10:3

**Procédure, 1:19-22****Projet de loi C-2**

Audiences, 26 juin 1989, étude de la possibilité par le greffier et rap-  
port au président, 1:6

Deuxième lecture, possibilité de demander au représentant du Parti  
Libéral de prononcer son discours le même jour que le dépôt de la  
motion si le Sénat ne siège pas en juillet, 1:6

**Examen**

Article par article, 2:19-21

Procédure, 1:22

Principaux points soulevés à la Chambre des communes, résumé de  
M. Christopher, 1:6

Procédure, 1:45-6

Réunions à huis clos, 1:6,7,85

Témoins particuliers, convocation, option, 1:6; 2:7

Projet de loi C-6, étude, procédure, 3:25-7; 4:7

**Rapports au Sénat**

Air Canada — enquête Stephenville, sans amendement, cinquième,  
8:4; 9:6-20

Projet de loi C-2, sans amendement, deuxième, 2:4,6,21

Projet de loi C-5, sans amendement, sixième, 9:5,21,43

Projet de loi C-6, sans amendement, deuxième, 4:4,6,17

**Réunions**

Horaire, 1:23

Huis clos, 2:4,21; 4:4,17; 5:4,5,42; 8:4,18-9; 9:4

Stephenville, enquête, 4:4-5,7; 5:6

Budget, 5:4

Comité, déplacement, 5:4

Documents, mémoires et correspondance déposés, 7:138-9

Mandat, 5:6

**Rapport**

Adoption, convenu, 9:4

Modifications, ordre au personnel de faire apporter, pour examen  
ultérieur, 9:4

Rapport au Sénat, président autorisé, convenu, 9:4

Rédaction, ordre au personnel de rédiger, examen à une date ulté-  
rieure, 8:4

**Transports et des communications, Comité sénatorial permanent**—*Suite*Stephenville, enquête—*Suite*

Témoins, invitations, 5:4

Traduction, service, 1:78,81-2

Travaux

Charge, prévisions, 1:22-4

Futurs, 2:4

**Turner, honorable Charles Robert, sénateur (London)**

Projet de loi C-2

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports

Juridiction, 1:42-3

Membres, compétence, 1:44

Témoins, protection, 2:7-11

Projet de loi C-6, services ferroviaires, 4:13

**Union internationale des télécommunications**

Règlements

Autorité, 3:9

Révision, 3:7

Rôle, 3:7; 4:8

**Veilleux, Gérald, président, Société Radio-Canada**

Projet de loi C-40

Discussion, 11:9-13,15,18,23-4,28-37,39-41,43,46

Exposé, 11:7-9

**Walsh, Kevin, maire, Ville de Stephenville**

Air Canada — Enquête Stephenville, discussion, 6:63

Remarques introductives, 6:13-4

**Watson, Patrick, président désigné, Société Radio-Canada**

Projet de loi C-40

Discussion, 11:9-10,17,21-2,24-8,30-1,41-5

Exposé, 11:6-7

**Wellon, Randell G., gérant de service aux clients, Air Atlantic**

Air Canada — Enquête Stephenville, discussion, 6:82,85,89,94-5

Notes biographiques, 6:82

**Western Community College Small Business Entrepreneur Club**

Air Canada — Enquête Stephenville

Air Canada, président du conseil d'administration, rencontre, 7:72

Position, 7:70-3

*Voir sur pages suivantes, listes d'appendices, de documents et de témoins*

**Appendices**

- A—Hunter, Lawson A. W., brief, 6:8-12
- B—Air Canada, brief, 7:7-11
- TPT-1—Air Transport Association of Canada, brief, 2A:1-5
- TPT-2—Canadian Air Line Pilots Association, brief, 2A:6-7

**Documents tabled**

- Correspondence between First Air and Air Canada regarding joint fare agreements and First Air and Canadian Airlines (TPT-1), 6:4
- Renouf, Gary, briefs (TPT-2, TPT-3), 6:6
- Town of Stephenville (TPT-4), 7:6

**Witnesses**

- Abbott, Ed, Executive Secretary, Canadian Railway Labour Association
- Alexander, Allan, Past-President, Port au Port Development Corporation
- Aylward, Kevin, MHA (Stephenville), Newfoundland House of Assembly
- Banfield, George, Owner, Banfield's Ltd, Cross Pond Lodge
- Bélanger, Charles, Member of the Executive Committee, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF)
- Bélisle, Fernand, Vice-Chairman of Broadcasting, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission
- Bobbitt, N., Member, Canadian Aviation Safety Board
- Bymes, Robert, Councillor, Stephenville Transportation Commission
- Casey, Paul, Director, Industry Services, Air Canada
- Chamberland, Michel, Vice-President, Television, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF)
- Chyla, Lydia, Owner, Lydia's Flower Shop
- Cochrane, James G., Port au Port East
- Coleman, Charles, Director, Domestic Operations Directorate, National Transportation Agency of Canada
- Colville, David, Chairman, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission
- Crichton, John, Executive Vice-President, First Air
- Dawson, David P., Regulatory Policy Analyst, Radio Regulatory Branch, Department of Communications
- Edwards, Jim, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Communications
- Filotas, Les, Member, Canadian Aviation Safety Board
- Flaherty, Gerry, Assistant General Counsel, Canadian Broadcasting Corporation
- Gerrie, Doug, Senior Director General, Airport Authority Group, Department of Transport
- Gilhooley, Elizabeth, Legal Advisor, Department of Communications
- Gordon, Robert A., Assistant Deputy Minister, Spectrum Management and Regional Operations, Department of Communications
- Gourd, Alain, Deputy Minister, Department of Communications
- Grégoire, Gilles, President, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF)
- Harries, John, Councillor, Port aux Basques
- Helm, Michael, Director-General, Broadcasting, Department of Communications
- Hodder, Jim, MHA (Port au Port), Newfoundland House of Assembly
- Holloway, Lew, Town Manager, Gander, Newfoundland
- Howard, William, Legal Counsel, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission
- Hylton, John, Legal Counsel, Canadian Television Network Ltd. (CTV)
- Jacques, Claude, Assistant General Counsel, National Transportation Agency of Canada
- Johnson, Ken, Executive Director, Canadian Aviation Safety Board
- King, Wayne, Branch Manager, Royal Bank of Canada
- Lafrenière, René, Legal Counsel, Air Canada

**Annexes**

- A—Hunter, Lawson A. W., mémoire, 6:8-12
- B—Air Canada, mémoire, 7:7-11
- TPT-1—Association du transport aérien du Canada, mémoire, 2A:1-5
- TPT-2—Association canadienne des pilotes de ligne, mémoire, 2A:6-7

**Documents déposés**

- Correspondance entre First Air et Air Canada concernant les accords de tarifs passagers collectifs, et entre First Air et Canadian Airlines (TPT-1), 6:4
- Renouf, Gary, mémoires (TPT-2, TPT-3), 6:6
- Ville de Stephenville (TPT-4), 7:6

**Témoins**

- Abbott, Ed, secrétaire exécutif, Association des syndicats de chemins de fer du Canada
- Alexander, Allan, ancien président, Port au Port Development Corporation
- Aylward, Kevin, député (Stephenville), Assemblée législative de Terre-Neuve
- Banfield, George, propriétaire, Banfield's Ltd, Cross Pond Lodge
- Bélanger, Charles, membre du Comité exécutif, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF)
- Bélisle, Fernand, vice-président, Radiodiffusion, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
- Bobbitt, N., membre, Bureau canadien de la sécurité aérienne
- Bymes, Robert, conseiller, Commission des transports de Stephenville
- Casey, Paul, directeur, Services de l'industrie, Air Canada
- Chamberland, Michel, vice-président, Télévision, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF)
- Chyla, Lydia, propriétaire, Lydia's Flower Shop
- Cochrane, James G., Port au Port East
- Coleman, Charles, directeur, Direction des Services intérieurs, Office national des transports du Canada
- Colville, David, président, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
- Crichton, John, vice-président exécutif, First Air
- Dawson, David P., analyste de la politique de la réglementation, Direction générale de la réglementation des radio-communications, ministère des Communications
- Edwards, Jim, député, Secrétaire parlementaire du ministre des Communications
- Filotas, Les, membre, Bureau canadien de la sécurité aérienne
- Flaherty, Gerry, chef adjoint, Service juridique, Société Radio-Canada
- Gerrie, Doug, directeur général principal, Groupe de gestion des aéroports, ministère des Transports
- Gilhooley, Elizabeth, conseillère juridique, ministère des Communications
- Gordon, Robert A., sous-ministre adjoint, Gestion du spectre et des opérations régionales, ministère des Communications
- Gourd, Alain, sous-ministre, ministère des Communications
- Grégoire, Gilles, président, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTF)
- Harries, John, conseiller municipal, Port-aux-Basques
- Helm, Michael, directeur général, Radiodiffusion, ministère des Communications
- Hodder, Jim, député (Port-au-Port), Assemblée législative de Terre-Neuve
- Holloway, Lew, administrateur municipal, Gander, Terre-Neuve
- Howard, William, conseiller juridique, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
- Hylton, John, conseiller juridique, Réseau de télévision canadien (CTV)

**Witnesses—Cont'd**

- Lane, Ronald, Regional Director, Airports Group, Department of Transport
- Lavallée, Gérald, Vice-President, Regulatory Affairs, Canadian Cable Television Association
- Lush, Fraser, Town Councillor, Gander, Newfoundland
- Maavara, Gary, Vice-President, Operations and Corporate Affairs, Canadian Television Network Ltd. (CTV)
- MacEachern, Bill, Member, Canadian Aviation Safety Board
- Mansfield, Kathleen, Student, Western Community College Small Business Entrepreneur Club
- Martin, Hon. Shirley, Minister of State (Transport)
- Masse, Hon. Marcel, P.C., Minister of Communications
- McCabe, Michael, President and CEO, Canadian Association of Broadcasters
- McCabe, Ronald, General Counsel, Air Atlantic
- McCormack, Ross, Vice-President, Marketing, Air Canada
- McDonald, Elizabeth, Vice-President, Television, Canadian Association of Broadcasters
- McElman, Clyde, Director, Rail Freight Programs, Surface Policy and Programs, Department of Transport
- McEwen, Michael, Executive Vice-President, Canadian Broadcasting Corporation
- McIsaac, Ray, Chairman, Long Range Community Futures
- McIsaac, Steve, Divisional Controller, Abitibi-Price Inc.
- Montigny, Bernard, Secretary General, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTEF)
- Morrison, Ian, Spokesperson of the Steering Committee, Friends of Canadian Broadcasting
- Oliver, Brian, Policy Advisor, Domestic Air Policy, Department of Transport
- O'Rourke, Judith, Senior Policy Analyst, Department of Transport
- Oue, Ling, Executive Director, Bay St. George Association for the Disabled
- Payne, Tom, President and C.E.O., Central Western Railway Corporation
- Peers, Frank, Member of the Steering Committee, Friends of Canadian Broadcasting
- Poirier, Roger, Acting President and CEO, Canadian Cable Television Association
- Pokotylo, A.E. (Gus), Director General, Air Policy and Programs, Policy and Coordination, Department of Transport
- Portelance, Arthur, Member, Canadian Aviation Safety Board
- Pultz, Bruce, Member, Canadian Aviation Safety Board
- Racine, Paul, Assistant Deputy Minister, Communications Policy, Department of Communications
- Ramsay, Bill, MHA (Port aux Basques), Newfoundland House of Assembly
- Randall, Joseph, President, Air Nova
- Renouf, Gary, President, Stephenville Chamber of Commerce
- Royer, Paul, Senior Counsel, Department of Transport
- Scapillati, Tony, Legal Counsel, Canadian Association of Broadcasters
- Shears, Julia, President, Bay St. George Association of the Disabled
- Sherman, Louis, Vice-Chairman of Telecommunications, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission
- Short, Larry, MHA (St. Georges), Newfoundland House of Assembly
- Shortliffe, Glen, Deputy Minister, Department of Transport
- Simmons, Roger, M.P. (Burin-St. Georges)
- Smith, Gerald, President, Port au Port Development Corporation
- Stagg, Fred, Owner/Partner, Stagg, Marks & Mills
- Stein, Cecil J., General Manager, Kimbar Limited
- Stevenson, R. Ross, Member, Canadian Aviation Safety Board
- Thompson, David, Legal Counsel, Town of Stephenville
- Thompson, Keith, Executive Director, National Transportation Agency of Canada
- Thomson, Jay, Director, Government Relations, Canadian Cable Television Association

**Témoins—Suite**

- Jacques, Claude, avocat général adjoint, Office national des transports du Canada
- Johnson, Ken, directeur exécutif, Bureau canadien de la sécurité aérienne
- King, Wayne, gérant, Banque Royale du Canada
- Lafrenière, René, conseiller juridique, Air Canada
- Lane, Ronald, directeur général, Groupe d'aéroports, ministère des Transports
- Lavallée, Gérald, vice-président, Affaires réglementaires, Association canadienne de télévision par câble
- Lush, Fraser, conseiller municipal, Gander, Terre-Neuve
- Maavara, Gary, vice-président, Opérations et Affaires organisationnelles, Réseau de télévision canadien (CTV)
- MacEachern, Bill, membre, Bureau canadien de la sécurité aérienne
- Mansfield, Kathleen, étudiante, Western Community College Small Business Entrepreneur Club
- Martin, honorable Shirley, ministre d'Etat (Transports)
- Masse, honorable Marcel, c.p., ministre des Communications
- McCabe, Michael, président et directeur général, Association canadienne des radiodiffuseurs
- McCabe, Ronald, conseiller, Air Atlantic
- McCormack, Ross, vice-président, Marchés, Air Canada
- McDonald, Elizabeth, vice-présidente, Télévision, Association canadienne des radiodiffuseurs
- McElman, Clyde, directeur, Programmes—Transport du fret ferroviaire, Politique de surface et programmes, ministère des Transports
- McEwen, Michael, vice-président exécutif, Société Radio-Canada
- McIsaac, Ray, président, Long Range Community Futures
- McIsaac, Steve, contrôleur de divisions, Abitibi-Price Inc.
- Montigny, Bernard, secrétaire général, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française Inc. (ACRTEF)
- Morrison, Ian, porte-parole du Comité de direction, Amis de la radiodiffusion canadienne
- Oliver, Brian, conseiller de la politique, Politique nationale de l'air, ministère des Transports
- O'Rourke, Judith, analyste supérieure des politiques, ministère des Transports
- Oue, Ling, directrice générale, Bay St. George Association for the Disabled
- Payne, Tom, président et PDG, Central Western Railway Corporation
- Peers, Frank, membre du Comité de direction, Amis de la radiodiffusion canadienne
- Poirier, Roger, président intérimaire et directeur général, Association canadienne de télévision par câble
- Pokotylo, A.E. (Gus), directeur général, Politiques et programmes de l'air, Politiques et coordination, ministère des Transports
- Portelance, Arthur, membre, Bureau canadien de la sécurité aérienne
- Pultz, Bruce, membre, Bureau canadien de la sécurité aérienne
- Racine, Paul, sous-ministre adjoint, Politique des communications, ministère des Communications
- Ramsay, Bill, député (Port-aux-Basques), Assemblée législative de Terre-Neuve
- Randall, Joseph, président, Air Nova
- Renouf, Gary, président, Chambre de commerce de Stephenville
- Royer, Paul, conseiller supérieur, ministère des Transports
- Scapillati, Tony, avocat, Association canadienne des radiodiffuseurs
- Shears, Julia, présidente, Bay St. George Association of the Disabled
- Sherman, Louis, vice-président, Télécommunications, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
- Short, Larry, député (St. Georges), Assemblée législative de Terre-Neuve
- Shortliffe, Glen, sous-ministre, ministère des Transports
- Simmons, Roger, député (Burin-St. Georges)
- Smith, Gerald, Président, Port au Port Development Corporation
- Stagg, Fred, propriétaire et partenaire, Stagg, Marks & Mills
- Stein, Cecil J., gérant, Kimbar Limited
- Stevenson, R. Ross, membre, Bureau canadien de la sécurité aérienne

**Witnesses—Cont'd**

- Thomeycroft, K.J., Chairman, Canadian Aviation Safety Board
- Thurston, F., Member, Canadian Aviation Safety Board
- Veilleux, Gérard, President and CEO, Canadian Broadcasting Corporation
- Walsh, Kevin, Mayor, Town of Stephenville
- Watson, Patrick, Chairman-designate, Canadian Broadcasting Corporation
- Wellon, Randell G., Customer Service Manager, Air Atlantic

**For pagination, see** Index by alphabetical order.

**Témoins—Suite**

- Thompson, David, conseiller juridique, Ville de Stephenville
- Thompson, Keith, directeur exécutif, Office national des transports du Canada
- Thomson, Jay, directeur, Relations avec le gouvernement, Association canadienne de télévision par câble
- Thomeycroft, K.J., président, Bureau canadien de la sécurité aérienne
- Thurston, F., membre, Bureau canadien de la sécurité aérienne
- Veilleux, Gérard, président, Société Radio-Canada
- Walsh, Kevin, maire, Ville de Stephenville
- Watson, Patrick, président désigné, Société Radio-Canada
- Wellon, Randell G., gérant de service aux clients, Air Atlantic

**Pour pagination, voir** Index par ordre alphabétique.





094330012





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9





OCT 7 1992

